

1995 ஏப்ரல் 10]

இணைப்பு I

(600 ஆம் பக்கத்தில் உள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.)

I. சாலைப் போக்குவரத்தின் முக்கியத்துவமும் அதற்கான சட்ட திட்டங்களும்

மக்கள் ஓரிடத்திலிருந்து மற்றொரு இடத்திற்குச் செல்வதற்கும், பொருட்களை ஓரிடத்திலிருந்து மற்றொரு இடத்திற்குக் கொண்டு செல்வதற்கும், போக்குவரத்து தேவைப்படுகிறது. நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சியிலும் சமுதாய முன்னேற்றத்திலும், போக்குவரத்து முக்கிய பங்கு வகிக்கிறது. போக்குவரத்து அமைப்பு தொழில் மற்றும் வணிக வளர்ச்சிக்கு உதவுவதுடன் சமுதாயப் பணிகளுக்கும் பயன்படுகிறது. மேன்மையானதும் முழுமையானதுமான வாழ்க்கை அமைவதற்கு நல்ல போக்குவரத்து இன்றியமையாததாகும். பெருகி வரும் திறமையான போக்குவரத்து அமைப்பு, வளர்ச்சிப் பணியின் வேகத்தைத் துரிதப்படுத்துகிறது.

2. மோட்டார் வண்டி இருபதாம் நூற்றாண்டில்தான் ஏற்பட்ட சாதனமாக இருந்தபோதிலும், தற்போது நாட்டின் போக்குவரத்து அமைப்பில் சிறப்பான நிலையைப் பெற்று, முக்கிய இடத்தை அடைந்துள்ளது. பல்வேறு வகைகள் கொண்டதும், தேவைகளுக்கு ஏற்ப மாற்றியமைக்க உதவியாக இருப்பதும் மோட்டார் வண்டியின் சிறப்பு அம்சமாகும். 1914-ம் ஆண்டின் இந்திய மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம்தான் போக்குவரத்து அமைப்பை முறைப்படுத்த மேற்கொள்ளப்பட்ட முதல் நடவடிக்கையாகும். மோட்டார் போக்கு வரத்து வளர்ச்சி அடைந்த காரணத்தால், அதனைப் பாதுகாப்பானதாகவும் ஒழுங்கான முறையில் செயல்படுத்துவதற்காகவும், விரிவான சட்ட முறைகள் தேவைப்பட்டன. அடுத்த கட்டமாக, 1939-ம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் கொண்டு வரப்பட்டது. இச்சட்டம் அரை நூற்றாண்டிற்கு நடைமுறையில் இருந்தது. மாற்றங்கள் பல ஏற்பட்ட நிலையில் இச்சட்டம் பழமையாகிவிட்டது. எனவே புதிதாக 1988-ம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டு, 1-7-1989 முதல் நடைமுறைக்குக் கொண்டு வரப்பட்டது.

3. பல்வேறு இடங்களிலிருந்து கோரிக்கைகள் மற்றும் ஆலோசனைகள் வரப்பெற்றதைக் கருத்தில் கொண்டும், வளர்ந்து வரும் சாலைப் போக்குவரத்தையும், வண்டிகளின் வடிவமைப்பில்

[1995 ஏப்ரல் 10]

உள்ள வளர்ச்சியையும் கவனத்தில் கொண்டு, 1988-ம் ஆண்டு, மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் செயல்படும் முறை ஆய்வு செய்யப்பட்டது. புதிய வகையான வண்டிகள் வந்துள்ளதாலும், வண்டிகளின் எண்ணிக்கை வேகமாக அதிகரித்து வருவதாலும், சாலை விபத்தில் பாதிக்கப்பட்டவர்கள் இழப்பீடு பெறுவதில் ஏற்படும் நடைமுறை கால தாமதத்தைத் தவிர்க்கவும், நுகர்வோரின் நலன்களைப் பாதுகாக்கவும், சாலையைப் பயன்படுத்துவோரின் பாதுகாப்பையும் கருத்தில் கொண்டு, 1988-ம் ஆண்டு சட்டத்திற்கு விரிவான சட்டத்திருத்தங்கள் மத்திய சட்டம் 54/1994 மூலம் கொண்டு வரப்பட்டன. இத்திருத்தங்கள் 14-11-1994 முதல் நடைமுறைப் படுத்தப்பட்டுள்ளன.

II. தமிழ்நாட்டில் சாலைப் போக்குவரத்தின் பங்கு

தமிழ்நாட்டில் 66 சதவீதம் மக்கள் கிராமப்பகுதிகளில் வசிப்பதால் தரைவழி, கடல்வழி மற்றும் ஆகாயவழி ஆகிய மூன்று போக்குவரத்து முறைகளிலும் சாலைப் போக்குவரத்து தமிழ்நாட்டில் முக்கிய இடம் வகிக்கிறது. கிராமப்புற மக்கள் சாலைப்போக்குவரத்தையே பெரிதும் நம்பியுள்ளனர். எனவே, திறமையான மற்றும் மக்களுக்கு அதிக செலவில்லாத பொது போக்குவரத்து அமைப்பை, வழங்குவதில் இந்த அரசு அதிக அக்கறை கொண்டுள்ளது. தமிழ்நாட்டில் 23.46 லட்சம் வண்டிகள் பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளன. 30.27 லட்சம் ஓட்டுநர் உரிமங்கள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. மாநில அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மட்டுமே ஒவ்வொரு நாளும் 165 லட்சத்திற்கு மேற்பட்ட பயணிகளை ஏற்றிச் செல்கின்றன.

III. தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வண்டிகளின் நிர்வாகம்

(அ) போக்குவரத்துத் துறையின் பணிகள்

1988-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதிமுறைகளையும், 1974-ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டத்தின் விதிமுறைகளையும் இவ்விருச் சட்டங்களின் கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகளையும் செயல்படுத்துவது போக்குவரத்துத்துறையிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது. மோட்டார் வண்டிகள் பதிவு செய்தல், போக்குவரத்து வண்டிகள் கட்டுப்பாடு, ஓட்டுநர் மற்றும் நடத்துநர் உரிமம் வழங்குதல், விபத்தில் 3-வது நபருக்கு காப்பீடு செய்தல் முதலியவற்றை மேற்கொள்ள வழிமுறைகளை வகுத்துக் கொள்வதால் 1988-ம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள்

1995 ஏப்ரல் 10]

சட்டம் ஒழுங்குமுறைப்படுத்தும் வகையில் அமைந்துள்ளது. போக்குவரத்துத் துறை, இச்சட்டத்தை நடைமுறைப்படுத்துவது மட்டுமல்லாது மாநிலத்தில் சாலைப் போக்குவரத்தின் வளர்ச்சியை ஒழுங்குபடுத்துகிறது. சாலைப் பாதுகாப்பிற்கான தகுந்த நடவடிக்கைகளை இத்துறை எடுத்து வருகிறது.

இத்துறையின் முக்கியப்பணிகள் சுருக்கமாக கீழே கொடுக்கப் பட்டுள்ளன:-

1. மோட்டார் வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல்.
2. போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கு அனுமதி மற்றும் தகுதிச்சான்றிதழ் வழங்குதல்.
3. ஓட்டுநர் மற்றும் நடத்துநர் உரிமம் வழங்குதல்.
4. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் மற்றும் தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம் ஆகியவற்றின் விதிகள் மீறப்பட்டுள்ளனவா என்பதை அறிய வண்டிகளைச் சோதனை செய்தல்.
5. விபத்துக்குள்ளான வண்டிகளை ஆய்வு செய்தல்.
6. மாநிலங்களுக்கிடையேயான ஒப்பந்தங்களை ஏற்படுத்தி உதவிபுரிதல்.
7. மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரி மற்றும் கட்டணங்களை வசூல் செய்தல்.
8. முதலமைச்சரின் விபத்து நிவாரண நிதியிலிருந்து விபத்துக்குள்ளானவர்களுக்கு உதவித்தொகை அளித்தல்.
9. சாலைப் பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகள்.

(ஆ) அமைப்பு முறையும் நிர்வாகமும்

. போக்குவரத்துத் துறை இந்திய ஆட்சிப் பணி நிலையிலுள்ள போக்குவரத்து ஆணையாளரை தலைவராகக் கொண்டுள்ளது. அவருக்கு தலைமையகத்தில் மூன்று இணை போக்குவரத்து ஆணையாளர்கள், மூன்று துணை போக்குவரத்து ஆணையாளர்கள், மூன்று உதவி செயலாளர்கள், ஒரு உதவிப்பொறியாளர், ஒரு முதன்மைக் கணக்கு அலுவலர், ஒரு கணக்கு அலுவலர், ஒரு புள்ளியியல் உதவி இயக்குநர் மற்றும் ஒரு 'சிஸ்டம் அனலிஸ்ட்' (கணிப்பொறி) ஆகியோர் உதவி

[1995 ஏப்ரல் 10]

புரிகின்றனர். போக்குவரத்து ஆணையாளரே மாநிலப் போக்குவரத்து அமைப்பும் ஆவார். சிறந்த நிருவாகத்திற்காக, இம்மாநிலம் புவியியல் ரீதியாக ஆறு மண்டலங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டு ஒவ்வொன்றும் ஒரு துணைப் போக்குவரத்து ஆணையரின் தலைமையில் இயங்கி வருகிறது. இந்த மண்டலங்கள் மேலும் வட்டாரங்களாகவும், பகுதிகளாகவும் பிரிக்கப்பட்டு, அவை முறையே வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் மற்றும் முதல்நிலை மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர்களால் நிர்வகிக்கப்படுகின்றன. மாவட்ட அளவில் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அமைப்பு ஆவார். வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அமைப்புக்குச் செயலாளராக செயல்பட்டு வருகிறார். பொதுமக்களுக்கு நன்கு பணி செய்யும் பொருட்டு, புதிய பகுதி அலுவலகங்கள் மற்றும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் தேவைக்கேற்ப ஏற்படுத்தப்படுகின்றன. மாநிலப் போக்குவரத்து மேல்முறையீட்டுத் தீர்ப்பாயம் ஒன்று மாவட்ட நீதிபதி ஒருவரைத் தலைவராகக் கொண்டு சென்னையில் இயங்கிவருகிறது. இத்தீர்ப்பாயம், மாநிலப் போக்குவரத்து அமைப்பு மற்றும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அமைப்பின், ஆணைகளுக்கெதிராக தாக்கல் செய்யப்படும் மேல் முறையீடுகள் மற்றும் சீராய்வு மனுக்கள் ஆகியவைகளை விசாரணைக்கு ஏற்றுக் கொள்கிறது.

மாநிலப் போக்குவரத்து மேல்முறையீட்டுத் தீர்ப்பாயத்தின் செயலாளர் என்ற பெயரில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர் நிலையிலுள்ள அலுவலர் ஒருவரால் மாநிலப் போக்குவரத்து மேல்முறையீட்டுத் தீர்ப்பாயத்திற்கு உதவி அளிக்கப்படுகிறது.

தற்போது, இம்மாநிலத்தில் 6 மண்டலங்களும், 35 வட்டாரங்களும், 32 பகுதி அலுவலகங்களும் மற்றும் 17 சோதனைச் சாவடிகளும் உள்ளன. சோதனைச் சாவடிகள், மாநிலத்தின் எல்லையோரத்தில் முக்கிய இடங்களில் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. இச்சோதனைச் சாவடிகள் மாநிலங்களுக்கிடையே ஓடும் போக்குவரத்து வண்டிகள் உரிமங்கள், வரி செலுத்துதல் முதலானவற்றைக் கடைபிடிக்கின்றனவா என்பதை கண்காணிப்பதில் முக்கியப் பணி ஆற்றி வருகின்றன.

தலைமையிடத்தில் இணை போக்குவரத்து ஆணையாளர் ஒருவரைக் கொண்டும் மண்டலங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் (செயலாக்கம்) ஆகியோரைக் கொண்டும் ஒரு செயலாக்கப் பிரிவு செயல்படுகிறது.

உட்தணிக்கைக் குழு, முதன்மை கணக்கு அலுவலர் மற்றும் கணக்கு அலுவலர் அவர்களின் மேற்பார்வையில் இயங்கி வருகிறது.

1995 ஏப்ரல் 10]

இத்துறையின் நிர்வாக அமைப்பு பற்றிய விவரங்கள் இணைப்பு I-ல் உள்ள வரைபடத்தில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

(இ) தமிழ் நாட்டில் உள்ள பல்வேறு வண்டிகள், அவைகளின் வளர்ச்சி

கடந்த பத்தாண்டுகளில் வண்டிகளின் எண்ணிக்கையில் ஒரு குறிப்பிடத்தக்க வளர்ச்சி ஏற்பட்டுள்ளது. கடந்த சில ஆண்டுகளில் வளர்ச்சி வீதத்தில் மிகுந்த ஏற்றம் ஏற்பட்டுள்ளது. நாட்டின் மக்கள் தொகையில் 6.6 சதவிகிதம் தமிழ்நாட்டில் இருக்கும்போது, நாட்டில் உள்ள வண்டிகளின் மொத்த எண்ணிக்கையில் தமிழ் நாட்டின் பங்கு 7.6 சதவிகிதமாகும்.

கடந்த பத்தாண்டு காலத்தில் 5.4 லட்சமாக இருந்த வண்டிகளின் எண்ணிக்கை 4 மடங்கு உயர்ந்து தற்போது 23.5 லட்சம் வண்டிகளாக உயர்ந்துள்ளது. இதில் 88 சதவிகிதம் போக்குவரத்து அல்லாத வண்டிகளின் பங்காக உள்ளது. ஆண்டு வாரியாக வண்டிகளின் எண்ணிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:-

வருடம்.	போக்குவரத்து வண்டிகள்.	போக்குவரத்து அல்லாத வண்டிகள்.	மொத்தம்.
1985.	1,18,896	4,21,321	5,40,217
1986	1,32,643	5,25,828	6,58,471
1987	1,46,705	6,94,380	8,41,085
1988	1,60,639	8,44,601	10,05,240
1989	1,86,525	9,62,359	11,48,884
1990	1,95,392	12,16,029	14,11,421
1991	2,08,391	13,30,352	15,38,743
1992	2,21,673	15,03,127	17,24,800
1993	2,38,990	16,82,450	19,21,440
1994	2,58,109	18,94,835	21,52,944
1-1-95-ன் நிலவரப்படி	2,74,261	20,72,026	23,46,287
ஆண்டு வளர்ச்சி } வீதம் }	8.1%	16.2%	14.8%

(1) பயணிப் பேருந்துகள்

தொலைதூரப் பகுதிகள், மலைப்பாங்கான பகுதிகள் உள்ளிட்ட அனைத்து இடங்களுக்கு தேவையான பேருந்து வசதிகள் செய்ய, இருக்கும் பேருந்துகளை அதிகரித்தும் புதிய வழித் தடங்களை ஏற்படுத்தவும் அரசு அக்கறை கொண்டுள்ளது.

1994-95-ல் 116 கிராமங்களில் உள்ள 1 லட்சம் மக்கள் பயன் பெறத்தக்க வகையில் 244 புதிய வழித் தடங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன. பெரிய வண்டிகள் இயங்க முடியாத சாலைகளில், 2 ஜீப் வண்டிகளும் 63 சிறிய பேருந்துகளும் இயக்கப்படுகின்றன. மேலும், கிராமப் புறங்களிலிருந்து எளிதாக சந்தைக்கு ஏற்றிச் செல்ல 37 பயணிகள் சரக்கு வண்டிகள் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களால் இயக்கப்படுகின்றன.

தற்போது மாநிலத்திலுள்ள 20,734 பேருந்துகளில் 15,143 பேருந்துகள், 19 அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களைச் சார்ந்தவை.

எரிபொருள் விலையேற்றம் மற்றும் பணியாளர் செலவுகள் அதிகரிப்பு ஆகியவற்றால் ஏற்படும் கூடுதல் இயக்கச் செலவினைக் கருத்தில் கொண்டு பேருந்துக் கட்டணங்கள் அவ்வப்போது அரசால் மாற்றியமைக்கப்படுகின்றன. இத்தகைய கட்டண உயர்வு கடைசியாக டிசம்பர் 1993ல் மேற்கொள்ளப்பட்டது. நாட்டிலேயே தமிழ் நாட்டில்தான் குறைந்த பேருந்துக் கட்டணம் வசூலிக்கப்படுகிறது. தற்போதுள்ள கட்டண விகிதங்கள் இணைப்பு-II-ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

(2) சரக்கு வண்டிகள்

சரக்குகளை ஓரிடத்திலிருந்து மற்றோர் இடத்திற்குக் கொண்டு போவது, தொழில் மற்றும் வணிக வளர்ச்சிக்கு முக்கியமாக இருப்பதுடன், இன்றியமையாததாகும். சரக்கு வண்டிகள் மாநிலம் முழுவதும் செல்வதற்கு அனுமதி தாராளமாக வழங்கப்பட்டு வருகிறது. நாடு முழுவதிலும் இயங்க, தேசிய அனுமதி சரக்கு வண்டிகளுக்கு வழங்கப்படுகிறது. சென்ற ஆண்டு 1,10,171 ஆக இருந்த சரக்கு வண்டிகளின் எண்ணிக்கை 1,23,202 ஆக உயர்ந்து 11.8 சதவீத வளர்ச்சியடைந்துள்ளது. தேசிய அனுமதி பெற்ற சரக்கு வண்டிகளின் எண்ணிக்கை 19,589 ஆகும்.

1995 ஏப்ரல் 10]

(3) ஒப்பந்த ஊர்திகள்

(i) ஆம்னி பேருந்துகள்

பொது மக்களின் வசதிக்காக ஒப்பந்த முறையில் ஆம்னி பேருந்துகள் இயங்குகின்றன. 31-12-1994 நிலவரப்படி 245 ஆம்னி பேருந்துகள் மாநில அனுமதியுடனும் 49 ஆம்னி பேருந்துகள் அகில இந்திய அனுமதியுடனும் இருக்கின்றன.

(ii) வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் (மோட்டார் கேப்) மற்றும் பெரிய வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் (மேக்சி கேப்)

வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் 5 + 1 என்ற இருக்கை வசதி கொண்டவையாகவும் பெரிய வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் 12+1 என்ற இருக்கை வசதி கொண்டவையாகவும் உள்ளன. வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் சுற்றுலாப் பயணிகளால் பெரிதும் விரும்பப்படுவதால் அவற்றிற்கு அனுமதிகள் தாராளமாக வழங்கப்படுகிறது.

இவ்வகையான வண்டிகளின் எண்ணிக்கை 31-12- 1994 நிலவரப்படி கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:-

1. மாநிலம் முழுவதும் இயங்க அனுமதி பெற்ற வாடகை மோட்டார் வண்டிகள்	..	18,497
2. இந்தியா முழுவதும் இயங்க அனுமதி பெற்ற வாடகை மோட்டார் வண்டிகள்	..	1,751
3. நகரங்களிலும், மாநகரங்களிலும் ஒடும் வாடகை மோட்டார் வண்டிகள்	..	1,609
4. மாநிலம் முழுவதும் இயங்க அனுமதி பெற்ற பெரிய வாடகை மோட்டார் வண்டிகள்	..	9,016
5. இந்தியா முழுவதும் இயங்க அனுமதி பெற்ற பெரிய வாடகை மோட்டார் வண்டிகள்	..	426

(iii) ஆட்டோரிக்ஷாக்கள்

ஆட்டோரிக்ஷாக்கள் மூன்று நபர்கள் வரை ஏற்றிச் செல்லக் கூடிய வண்டி ஆகும். இது நடுத்தர மக்கள் குறிப்பாக நகர்ப்புற பகுதி மக்களால் பெரிதும் பயன்படுத்தப்படும் வண்டி ஆகும்.

[1995 ஏப்ரல் 10]

ஆட்டோரிக்ஷாக்களுக்கு அனுமதி தாராளமாக வழங்கப்படுவதால், சமீப ஆண்டுகளில் இவற்றின் எண்ணிக்கை சீராக உயர்ந்து வருகிறது. சென்னை நகரில் ஆட்டோரிக்ஷா ஓட்டுவதற்கான உரிமம் உடையவர் எவரும் தற்போது ஆட்டோரிக்ஷா இயக்க அனுமதி பெற முடியும். நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட வங்கிகள் மற்றும் நிதி நிறுவனங்கள் கடன் வழங்குவதால் இம்மாதிரியான பொதுமுறை போக்குவரத்து வளர்ச்சி அடைவதற்கு ஏதுவாக அமைந்துள்ளது.

31-12-1994 நிலவரப்படி, மாநிலம் முழுவதிலும் 49,724 ஆட்டோரிக்ஷாக்கள் உள்ளன. அவைகளில் சென்னை நகரில் மட்டும் 21,494 ஆட்டோரிக்ஷாக்கள் உள்ளன. எரிபொருட்கள், உதிரி பாகங்கள் ஆகியவற்றின் விலை உயர்வைக் கருத்தில் கொண்டு வாடகை கட்டணத்தை திருத்தி அமைக்க அரசு பரிசீலனை செய்து வருகிறது. ஆட்டோரிக்ஷா ஓட்டுநர்களுக்கு நல்வாழ்வுத் திட்டங்கள் தருவது அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

ஆட்டோரிக்ஷா மற்றும் டாக்சிகளின் கட்டண விகிதங்கள் இணைப்பு III-ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

(4) தனி வகையான வண்டிகள்

தனிவகையான வண்டிகள் இருவகைப்பட்டதாகும். இவற்றில் ஒன்று, தனியார் பணி வண்டிகள். இவைகள் வண்டி சொந்தக்காரர்களாலும் கம்பெனிகளாலும் அவர்களின் பணியாளர்களை பணி நிமித்தம் பணி நடைபெறும் இடத்திற்கு வாடகைக் கட்டணம் வசூலிக்காமல் ஏற்றிச் செல்ல பயன்படுத்தப்படுகின்றன. மற்றொரு வகை, பல்வேறு கல்வி நிறுவனங்களுக்குச் சொந்தமான வண்டிகள். அவை மாணவர்களையும் பணியாளர்களையும் ஏற்றிச் செல்ல பயன்படுத்தப் படுகின்றன.

31-12-94 அன்று நிலவரப்படி இத்தகைய வண்டிகளின் எண்ணிக்கை பின்வருமாறு:-

(அ) தனியார் பணி வண்டிகள்	..	1036
(ஆ) கல்வி நிறுவன பேருந்துகள்	..	1369

1995 ஏப்ரல் 10]

IV. மாநிலங்களுக்கிடையேயான ஒப்பந்தங்கள்

ஒரு முனை வரி அல்லது பரிமாற்ற அடிப்படையில் சலுகை வரி மூலமாக அண்டை மாநிலங்களுக்கிடையே தடையின்றிப் போக்குவரத்து வசதியினை ஏற்படுத்துவதற்கு மாநிலங்களுக்கிடையே ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன. இந்த ஏற்பாடு, ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொள்ளப்பட்ட இரண்டு மாநிலங்களுக்கிடையே குறிப்பிட்ட அளவிலான சரக்கு வண்டிகள், பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் தங்கு தடையின்றிச் சென்று வர வழி வகுக்கிறது. அண்டை மாநிலங்களான ஆந்திரப் பிரதேசம், கர்நாடகம், கேரளம் மற்றும் பாண்டிச்சேரி ஆகிய மாநிலங்களுடன் ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளன. மாநிலங்களுக்கிடையே செய்து கொண்ட ஒப்பந்தங்களின் அடிப்படையில், சரக்கு வண்டிகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் விவரங்கள் பின்வருமாறு:-

	சரக்கு வண்டிகள்		ஒப்பந்த வண்டிகள்	
	பொது வண்டிகள்	தனியார் வண்டிகள்	சுற்றுலா வாடகை சீருந்து	வாடகை மோட்டார் வண்டி
தமிழ்நாடு-ஆந்திரப் பிரதேசம்	5250	150	50	100
ஆந்திரப் பிரதேசம்-தமிழ்நாடு	5250	150	50	100
தமிழ்நாடு-கர்நாடகம்	3000	150	100	200
கர்நாடகம்-தமிழ்நாடு	3000	150	100	200
தமிழ்நாடு-கேரளம்	2500	200	350	500
கேரளம்-தமிழ்நாடு	2500	200	350	500
தமிழ்நாடு-பாண்டிச்சேரி	3000	வரம்பு ஏதுமில்லை	வரம்பு ஏதுமில்லை	வரம்பு ஏதுமில்லை
பாண்டிச்சேரி-தமிழ்நாடு	300	வரம்பு ஏதுமில்லை	வரம்பு ஏதுமில்லை	வரம்பு ஏதுமில்லை.

மேற்குறிப்பிட்ட ஒப்பந்தங்கள் பல ஆண்டுகளுக்கு முன்பு செய்து கொள்ளப்பட்டவை. தற்போதைய நிலைக்கேற்ப இந்த ஒப்பந்தங்களைச் சீராய்வு செய்ய வேண்டியுள்ளது.

ஆந்திரப் பிரதேசம்

1981-ஆம் ஆண்டில் வெளியிடப்பட்ட வரைவு ஒப்பந்தம் நீண்டகாலமாக உறுதி செய்யப்படாமல் இருந்தது. இந்த வரைவு ஒப்பந்தம் 1993-ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு திங்களில் உறுதி செய்யப்பட்டது. 6.12.93 அன்று சென்னையில் நடைபெற்ற இரு மாநில போக்குவரத்து அமைச்சர்களுக்கிடையேயான உயர்மட்ட பேச்சு வார்த்தையில் தமிழ்நாடு அரசுக்கும் ஆந்திரப்பிரதேச அரசுக்கும் இடையே மூன்றாவது துணை பரிமாற்ற ஒப்பந்தம் முடிவு செய்யப்பட்டது. புதிய வழித்தடங்களைச் சேர்த்தல், இரு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயக்கும் வழித்தடங்களை அதிகரித்தல், சரக்கு வண்டிகளுக்காக ஒதுக்கப்பட்டுள்ள எண்ணிக்கையை 5400-லிருந்து 10,000 ஆக உயர்த்துதல், சாதாரண வாடகை வண்டிகளையும் சுற்றுலா வாடகை வண்டிகளையும் ஒன்றிணைத்து “வாடகை வண்டிகள்” என வகைப்படுத்தி அதற்கான எண்ணிக்கை 400 ஆக நிர்ணயித்தல், தனியார் போக்குவரத்திற்காக ஒரு முனை வரியில் 25 வண்டிகளை இயக்குதல் ஆகியவற்றுக்காக உடன்பாடுகள் ஏற்பட்டுள்ளன. இரு மாநிலங்களாலும் வரைவு ஒப்பந்தங்கள் வெளியிடப்பட்டுள்ளன. நிர்ணயிக்கப்பட்ட வழிமுறைகள் பின்பற்றிய பின்னர் வரைவு ஒப்பந்தங்கள் உறுதி செய்யப்படும்.

கர்நாடகம்

கர்நாடகத்துடன் இரண்டாவது கூடுதல் ஒப்பந்தத்திற்காக தமிழ்நாடு-கர்நாடக மாநிலங்களின் போக்குவரத்து அமைச்சர்கள் 25.8.94 அன்று பெங்களூரில் பேச்சுவார்த்தை நடத்தி அதற்கான உடன்பாடுகளைச் செய்து கொண்டனர். இதன்படி, இவ்விரு மாநிலங்களைச் சேர்ந்த அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் ஒவ்வொன்றும் 100 பயணிப் பேருந்துகளை இயக்கும். சரக்கு வண்டிகள், மோட்டார் வாடகை வண்டிகளுக்கான ஒதுக்கீடு முறையே 3500-ல் இருந்து 5000 ஆகவும், 300-லிருந்து 500 ஆகவும் உயர்த்தப்படும்.

கேரளம்

கேரளத்தைப் பொறுத்தவரையில் தமிழ்நாடு மற்றும் கேரளா ஆகிய மாநிலங்களின் போக்குவரத்து அமைச்சர்கள் நடத்திய பேச்சு

1995 ஏப்ரல் 10]

வார்த்தைகளில் உடன்பாடு ஏற்பட்டது. 3வது கூடுதல் ஒப்பந்தத்திற்கான ஏற்பாடுகள் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டன. மாநிலங்களுக்கிடையே புதிய வழித்தடங்களை ஏற்படுத்துதல், ஏற்கனவே உள்ள வழித்தடங்களில் மாற்றங்கள் செய்தல், சில தடங்களை ரத்து செய்தல் ஆகியவைகள் அடங்கும். வரைவு ஒப்பந்தங்கள் இரு அரசுகளாலும் வெளியிடப்பட்டுள்ளன.

பாண்டிச்சேரி

பாண்டிச்சேரியுடன் செய்து கொண்ட ஒப்பந்தத்தின்படி, பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையில் ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்ட விகிதாசாரம் 4:1 ஆகும். ஆனால் பாண்டிச்சேரி அதற்கு அனுமதிக்கப்பட்ட விகிதாசாரத்தைவிட அதிகமாக அனுமதிகள் வழங்கியுள்ளது. பாண்டிச்சேரி எடுத்துக்கொண்ட கூடுதலான வழித்தடங்களை ஒரு குறிப்பிட்ட அளவில் முடக்கி இரு மாநிலங்களுக்கிடையே வழங்கப்படும் அனுமதிகள் 4:1 என்ற விகிதாசாரம் அளவுக்கு கட்டாயமாக இனி பின்பற்றப்பட உள்ளது.

(v) பயணிப் பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கல்

நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கை 1947 ஆம் ஆண்டில் கொண்டு வரப்பட்டது. உரிமதாரர்கள் தொடர்ந்த வழக்குகளின் காரணமாக இத்திட்டம் நிறைவேறுவது வெகுவாக தாமதப்படுத்தப்பட்டது. நாட்டுடைமையாக்கும் செயலை விரைவுபடுத்த வேண்டி, 50 பேருந்துகளுக்கு மேல் வைத்திருந்த தனியார் உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள், தமிழ்நாடு 1971-ஆம் ஆண்டு பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப்பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின்கீழ் கையகப்படுத்தப்பட்டன. இது தவிர, அனைத்து பயணிப் பேருந்துகளையும் 5 ஆண்டுகளுக்குள் நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையினை அரசு 1972-ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு திங்களில் அறிவித்தது. இதனை நிறைவேற்றும் நோக்கத்துடன் தமிழ்நாடு 1973 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப்பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டம் கொண்டு வரப்பட்டது. தமிழ்நாட்டிலுள்ள அனைத்து பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றைக் கையகப்படுத்திச் சட்டம் வழிவகை செய்கிறது.

1976-ஆம் ஆண்டுக்குப் பிறகு, நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையில் சில மாற்றங்கள் கொண்டுவரப்பட்டதின் விளைவாக பொதுமக்கள் நலன் கருதி நெடுங்காலமாக குறைந்த எண்ணிக்கையில் பேருந்துகளை

[1995 ஏப்ரல் 10]

இயக்கி வரும் சிறு உரிமையாளர்கள் தொடர்ந்து இயக்க அனுமதிக்கப்பட்டனர். தமிழ்நாடு 1984-ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப்பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) திருத்தச் சட்டம் (தமிழ்நாடு சட்டம் 17 / 1984) கொண்டு வரப்பட்டது. இச்சட்டம் ஐந்து அல்லது அதற்குக் குறைவாகப் பயணிப் பேருந்துகளை வைத்திருக்கும் சிறு உரிமையாளர்களுக்கு விலக்கு அளித்துள்ளது.

இந்நிலையில் ஏற்கனவே நாட்டு உடைமையாக்கப்பட்ட திட்டத்திற்கு அனுமதி அளிக்கும் போது அனுமதி பெற்றுள்ள குறிப்பிட்ட உரிமையாளர்கள் தவிர பிற உரிமையாளர்கள் தங்கள் பேருந்துகளை அறிவிக்கை செய்யப்பட்ட வழித்தடங்களிலோ அல்லது அவைகளைப் பாதிக்கும் விதத்தில் இணைந்தோ இயக்க இயலாது என்று 1987-ஆம் ஆண்டில் தலைமை நீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது. இத்தீர்ப்பின் காரணமாக பெரும்பாலான உரிமையாளர்கள் தங்களின் பேருந்துகளை இயக்க இயலாத நிலை ஏற்பட்டது. தனியார் பேருந்துகள் அனைத்தையும் கையகப்படுத்த அரசிடம் நிதி வசதி இல்லாத காரணத்தினால் அவற்றை தனியார் தொடர்ந்து இயக்க தமிழ்நாடு 1987-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதிமுறைகள்) சட்டத்தை அரசு கொண்டு வந்தது. இச்சட்ட முன்வடிவு 13-11-1987-ல் நிறைவேற்றப்பட்டு, குடியரசுத் தலைவரின் ஒப்புதலைப் பெறுவதற்காக மத்திய அரசுக்கு அனுப்பப்பட்டது. புதிய உரிமையாளர்களுக்கு அனுமதி வழங்கவும், வரைவு திட்டம் மற்றும் அங்கீகரிக்கப்பட்ட திட்டங்களின் கீழ்வரும் வழித்தடங்களில் செயல்பட்டு வரும் சிறு உரிமையாளர்கள் தங்கள் அனுமதிகளை புதுப்பிக்கவும் அனுமதி நிபந்தனைகளை மாற்றி அமைக்கவும் இச்சட்டமுன்வடிவு வகை செய்தது. இச்சட்ட முன்வடிவுக்கு 1989-ஆம் ஆண்டு மார்ச்சு மாதம் குடியரசுத் தலைவரின் இசைவு பெறப்பட்ட சமயத்தில் மாநிலத்தில் புதிய அரசு பதவி ஏற்றது. அப்போது இருந்த அரசு தனது நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கைக்கு அச்சட்டம் முரணானது எனக் கருதியதால் அதை வெளியிட வேண்டாமென முடிவு செய்தது. எனவே அப்போதிருந்த அரசு ஒரு அவசர சட்டம் மூலம், குடியரசுத் தலைவரின் இசைவு பெற்ற மேற்சொன்ன சட்டமுன்வடிவை இரத்து செய்தது. இது பின்னர் சட்டமாக்கப்பட்டது. தற்போதைய நிலைமையைக் கருத்திற்கொண்டும், மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நலனைப் பாதுகாக்கும் நோக்கத்துடனும் சில மாற்றங்களுடன் 1987-ஆம் ஆண்டில் இருந்த அரசு வகுத்த கொள்கையினை பின்பற்றுவது இந்த அரசின் கொள்கையாகும். பொதுமக்களின் நலன் கருதி, தனிப்பட்ட உரிமையாளர்கள், தற்போது இயக்கிவரும் வழித்தடங்களில்

1995 ஏப்ரல் 10]

தொடர்ந்து அவர்களே இயக்க அனுமதி வழங்க இந்த அரசு முடிவு செய்துள்ளது. அதன்படி கீழ்க்கண்ட தீர்மானங்களுக்கு செயல்வடிவம் கொடுக்க தமிழ்நாடு 1992-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதிமுறைகள்) சட்டம் (சட்டம் 41/1992) நிறைவேற்றப்பட்டது.

1. ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட வழித்தடங்களில் தற்போது இயங்கி வரும் தனியார் உரிமையாளர்கள் மட்டும் அதே வழித் தடங்களில் அதே பயணத் தொலைவில் தொடர்ந்து பேருந்து இயக்க அனுமதி அளிக்கப்படலாம்.
2. தனியார் உரிமையாளர்கள் மேற்கூறிய ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்ட வழித் தடங்களில் மாறுதல் கோரினால், வரையறுக்கப்படும் சில நிபந்தனைகளின்பேரில் அனுமதிக்கலாம்.
3. அப்போதிருந்த அனைத்து இந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு பின்பற்றிய கொள்கைப்படியும், தமிழ்நாடு 1987-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதிமுறைகள்) சட்டமுன்வடிவில் அடங்கியுள்ளபடியும், ஒரு பயண முனையிலிருந்து மற்றொரு பயணமுனை வரை இயக்கி வருகின்ற தனியார் பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கி அதற்குப் பதிலாக அவற்றை பகுதி வழித் தடங்களில் இயக்க அனுமதி அளிக்கும் முறை பின்பற்றப்படலாம்.
4. ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட திட்ட வழித் தடங்களில் தனியார் உரிமையாளர்களுக்கு புதிய அனுமதி அளிக்கத் தேவையில்லை.

VI. வரி விதிப்பு

(1) வரி விதித்தல்

1974-ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம் மற்றும் அதன் கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகளின்படி மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிக்கப்படுகிறது.

பேருந்தில் அனுமதிக்கப்படும் பயணிகளின் எண்ணிக்கை அடிப்படையில் பயணிப் பேருந்துக்கான வரி விதிக்கப்படுகிறது. ஏற்றுவதற்கு அனுமதிக்கப்பட்ட எடை அளவின் அடிப்படையில் சரக்கு வண்டிகளுக்கு வரி விதிக்கப்படுகிறது. மோட்டார் கார்களுக்கும் போக்குவரத்து அல்லாத ஏனைய வண்டிகளுக்கும் சரக்கு ஏற்றப்படாதபோது உள்ள எடை அளவின் அடிப்படையிலும்,

[1995 ஏப்ரல் 10]

மோட்டார் சைக்கிள்/ இரண்டு சக்கர வண்டிகள் அவற்றின் இயந்திர வகைகள் பரிமான (Cubic Capacity) அடிப்படையிலும் வரி விதிக்கப்படுகிறது. 1-4-1989 அன்றும் அதற்குப் பின்னரும் பதிவு செய்யப்பட்ட இரண்டு சக்கர வண்டிகளுக்கு ஆயுள்கால வரி கட்டாய மாக்கப்பட்டுள்ளது. இதன்படி இரண்டு சக்கர வண்டி உரிமையாளர்கள் ஒவ்வொரு ஆண்டும் வரி கட்டுவதற்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்குச் செல்ல வேண்டியதில்லை.

இந்த அரசு, பல்வேறு வகை வண்டிகளுக்கு வரிச் சலுகையும் வரி குறைப்பும் மற்றும் வரி விலக்கும் வழங்கியுள்ளது. இந்த வரிச்சலுகைகள் தொடர்ந்து நடைமுறையில் உள்ளன. அவற்றில் சில பின்வருமாறு:

(1) 50 C.C. வரையில் உள்ள இரண்டு சக்கர வண்டிகளுக்கு வரி விலக்கு.

(2) மாற்றுப் பேருந்துகளுக்கு 4-ல் 1 பங்கு வரிச்சலுகை.

போக்குவரத்து மற்றும் போக்குவரத்து அல்லாத வண்டிகளுக்கு தற்போது நடைமுறையில் உள்ள அனுமதிக்கப்பட்ட வரிகளின் விவரங்கள் இணைப்பு IV-ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

(2) வரி வசூலித்தல்

வரி வசூலித்தல் இத்துறையில் முக்கியமானப் பணியாகும். விரைவாக வரி மற்றும் கட்டணத் தொகைகளை செலுத்தும் வகையில் ரொக்கத் தொகை கணக்கிடும் இயந்திரங்கள் (Cash Trac Machines) முக்கிய வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கும், பகுதி அலுவலகங்களுக்கும் வழங்கப்பட்டுள்ளன. ஒவ்வொரு ஆண்டும், வரி செலுத்தும் காலங்களில், போக்குவரத்து அல்லாத வண்டிகளுக்கு வரியை எளிதாக செலுத்தும் பொருட்டு கூடுதல் கவுண்ட்டர்கள் (Counters) ஏற்படுத்தப்படுகின்றன. சென்னையில் உள்ள சில வங்கிகள், போக்குவரத்துக்கல்லாத வண்டிகளுக்குரிய வரியை பெற்றுக்கொள்வதற்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது.

(3) வருவாயும் செலவும்

அரசுக்கு பெருவாரியான வருவாய் பெற்றுத்தரும் துறைகளில் போக்குவரத்துத்துறையும் ஒன்றாகும். வரிகள் மற்றும் கட்டணங்கள் மூலம் பெறப்படும் வருவாய் சீராக உயர்ந்து வருகிறது. கடந்த

1995 ஏப்ரல் 10]

10 ஆண்டுகளில் பெறப்பட்ட வருவாய் விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

ஆண்டு	ரூபாய் (கோடியில்)
1986-87	.. 145.33
1987-88	.. 152.49
1988-89	.. 162.49
1989-90	.. 196.00
1990-91	.. 231.66
1991-92	.. 248.18
1992-93	.. 289.00
1993-94	.. 313.70
1994-95	.. 330.00
(திருத்திய மதிப்பீடு)	
1995-96	.. 345.00
(திட்ட மதிப்பீடு)	

1994-95-ஆம் ஆண்டில் இத்துறையின் நிர்வாகத்திற்காக செலவிடப்பட்ட தொகை ரூ. 9.62 கோடியாகும். இச்செலவினம், மொத்த வருவாயில் சுமார் 3 சதவீதமாகும்.

VII. சாலை பாதுகாப்பு

சாலை விபத்துக்கள் அடிக்கடி நிகழ்கின்றன. இவ்விபத்துக்களினால் இறப்பவர்களின் எண்ணிக்கை தொடர்ந்து அதிகரித்து வருவது ஏற்றுக் கொள்ள முடியாததும் கவலை தரக்கூடியதாகவும் உள்ளது. கடந்த சில ஆண்டுகளாக மாநிலத்தில் சாலை விபத்துகள் அதிகரித்து வருகின்றன. சமுதாய ரீதியான இழப்பு, குடும்பத்தில் வருவாய் ஈட்டுபவரின் இழப்பு, தனிப்பட்டோரின் காயம், மனதளவில் ஏற்படும் அதிர்ச்சி ஆகியவைகளைக் கருத்தில் கொண்டு இப்பிரச்சினையில் ஆழம் மற்றும் முக்கியத்துவத்தை உணர்தல் வேண்டும். விபத்துகள் தொடர்பான வெறும் புள்ளி விவர கணக்கைக் காட்டிலும் விபத்துக்குள்ளானோர் அல்லது அவரது குடும்பத்தார் அனுபவிக்கும் துயரம் மிகப்பெரியது.

[1995 ஏப்ரல் 10

கடந்த மூன்று ஆண்டுகளில் ஏற்பட்ட சாலை விபத்துகளின் விவரங்களும் அவற்றால் ஏற்பட்ட விளைவுகளும் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:

விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை.			
	1992	1993	1994
1. இறப்பில் முடிபவை	6,386	6,528	7,027
2. படுகாயம்	3,425	2,562	4,199
3. சிறுகாயம்	17,758	17,957	18,950
4. காயமற்றவை	6,710	6,878	6,861
மொத்தம்	34,279	34,925	37,037
நபர்களின் எண்ணிக்கை			
	1992	1993	1994
1. இறப்பில் முடிபவை	7,090	7,349	7,798
2. படுகாயம்	5,326	5,100	6,091
3. சிறுகாயம்	26,473	27,226	28,789
மொத்தம்	38,889	39,675	42,678

முக்கியமாக, ஓட்டுநர்கள் அதிவேகமாகவும், பொறுப்பற்றும் கவனக்குறைவாகவும் வண்டி ஓட்டுவதினால்தான் விபத்துக்கள் நிகழ்கின்றன. குடிபோதையில் வண்டி ஓட்டுவது மற்றொரு முக்கிய காரணமாகும். சாலையை பயன்படுத்துவோர்களின் கவனக்குறைவும் விபத்து நிகழ் காரணமாகிறது. சாலை கோண அமைப்பில் பிழைகள், தடைகள், ஓட்டுநர்களின் உடல் மற்றும் மனநிலை, போக்குவரத்து நெரிசல், வண்டிகளின் இயந்திரக்கோளாறுகள், அதிக சுமையேற்றம், அதிவேகம், முந்திச் செல்ல முற்படுதல் ஆகியவைகளும் விபத்துகள் நிகழ் காரணமாகின்றன. போக்குவரத்தைக் கட்டுப்படுத்தும் பொறுப்பில் உள்ளவர்கள், சாலை பாதுகாப்பு மற்றும் தடுப்பு நடவடிக்கைகளில்

1995 ஏப்ரல் 10]

கவனம் செலுத்துதல் வேண்டும். இப்பிரச்சினையை நல்ல முறையில் சமாளிக்க பல்வேறு கோணங்களில் ஆராய்ந்து தகுந்த உத்திகளை கையாளுதல் வேண்டும். வடிவமைப்பு, சாலை கோண அமைப்பு, குறுகிய பாதையின் அகலம், சந்திப்புகள், சாலை குறியீடுகள், வழிகாட்டிக் கம்பங்கள், சைகை குறிப்புகள் போன்ற போக்குவரத்துப் பொறியியல் முறைகளுக்கு அதிக முக்கியத்துவம் அளிக்கப்பட வேண்டும். சாலையை பயன்படுத்துபவர்களையும், ஓட்டுநர்களையும் ஒழுங்குபடுத்தும் விதத்தில் சட்டப்படியான ஒழுங்குமுறைகள் மற்றும் தண்டனை நடவடிக்கைகளை கண்டிப்புடன் செயல்படுத்துவது அவசியமாகிறது.

ஓட்டுநர் உரிமம் வழங்குவதற்கான தேர்வு முறைகளை கண்டிப்புடன் பின்பற்ற வேண்டும். பலதரப்பட்ட சாலை நிலைகளிலும் குழந்தைகளிலும் வண்டிகள் பாதுகாப்பான முறையில் ஓட்டப்படுவதை உறுதிப்படுத்தும் நோக்கத்துடன், விண்ணப்பதாரரின் செயல்திறன் மற்றும் தகுதிகளை, உரிமம் வழங்கும் அதிகாரிகள் சோதித்தறிதல் வேண்டும். கனரக வண்டிகள் ஓட்டுவதற்கு அதிக செயல்திறனும், விரைவான அணிச்சை செயலும், உடல் வலிமையும் தேவைப்படுகிறது. ஓட்டுநர் பயிற்சி அளிக்கும் பள்ளிகளின் எண்ணிக்கை போதுமானதாக இல்லை. அப்பள்ளிகள் குறைந்த செலவில் பயிற்சி அளிக்க வசதிகளோ திறமைகளோ பெற்றிருக்கவில்லை. சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தில் பயிற்சி பெறுவோரின் எண்ணிக்கை அதிகரிக்கப்பட்டுள்ளது. அரசு உதவியுடன், லாரி உரிமையாளர்கள் மற்றும் பேருந்து இயக்குபவர்களின் சங்கங்களே ஓட்டுநர் பயிற்சி பள்ளிகள் தொடங்குவது குறித்து ஆலோசிக்கப்பட்டு வருகிறது.

சீரான போக்குவரத்து நடைபெற சாலை சந்திப்புகளில் தானியங்கி சைகை விளக்குகள் பொருத்தப்பட்டுள்ளன. போக்குவரத்து அதிகமாக உள்ள சாலைகளில் மையப்பிரிவுத்தடுப்புகள் (Central Medians) அமைக்கப்பட்டுள்ளன. போக்குவரத்து குறியீட்டுப் பலகைகள் நிறுவப்பட்டுள்ளன. அடிக்கடி விபத்துக்கள் நேரிடும் இடங்களில் எச்சரிக்கைப் பலகைகள் வைக்கப்பட்டுள்ளன. அதிவேகத்தில் செல்லும் வண்டிகளைக் கண்டுபிடிக்க சென்னை மாநகரில் “ராடார் துப்பாக்கி” என்னும் கருவி பயன்படுத்தப்படுகிறது. ஓட்டுநர்கள் குடிபோதையில் உள்ளனரா என்பதை சோதனை செய்ய “மூச்சப்பகுப்புக் கருவி” பயன்படுத்தப்படுகிறது. ஓட்டுநர்கள், போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடுகளை மீறி தவறிழைப்பதைக் குறைப்பதற்காக, முறைகேடு நிகழும் இடத்திலேயே அபராதம் விதிக்கும் முறை சென்னை நகரில் தொடர்ந்து நடைமுறையில் இருந்து வருகிறது. விரைவில், இந்நடைமுறை மதுரை மற்றும்

கோயம்புத்தூர் நகரங்களுக்கும் நீட்டிக்கப்பட உள்ளது. வேறு மாநிலங்களிலிருந்து வரும் வண்டிகளைப் பொறுத்தமட்டில், சோதனைச் சாவடிகளில், இந்நடைமுறை அறிமுகப்படுத்தப்படும். தொண்டு நிறுவனங்கள் உதவியுடன், போக்குவரத்து விதிமுறைகளைக் கடைபிடிக்கும் உணர்வுகள் பொதுமக்களுக்குக் கற்பிக்கப்படுகிறது.

(அ) ஆபத்து மற்றும் அபாயகரமான பொருட்களை ஏற்றிச்செல்லும் வண்டிகள்

ஆபத்துமிக்க அபாயகரமான பொருட்களை ஏற்றிச்செல்லும் வண்டிகள் விபத்தில் மிக்க சேதம் விளைவிக்கக்கூடியவையாகும். விபத்துக்களில் இத்தகைய வண்டிகள் படுநாசங்களை விளைவிக்கும். இதிலுள்ள ஆபத்துகளை உணர்ந்து, ஓட்டுநர்களுக்கு குறைந்தபட்ச கல்வித்தகுதியை மைய அரசு நிர்ணயித்துள்ளது. இத்தகைய வண்டிகளை ஓட்டுபவர்கள் போக்குவரத்து தொடர்பாக சிறப்பு பயிற்சி ஒன்றினைப் பெறவேண்டும். ஒவ்வொரு ஆண்டிலும் மறு பயிற்சி ஒன்றினையும் ஓட்டுநர்கள் பெற வேண்டும். தற்சமயம் இந்த வண்டிகளை ஓட்டும் ஓட்டுநர்கள் மிகவிரைவில் இப்பயிற்சியைப் பெறவேண்டும். இதற்காக எண்ணெய் நிறுவனங்கள், சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் மற்றும் இந்திய இழப்பு தடுப்பு சங்கம் போன்றவைகளால் பயிற்சி வகுப்புகள் நடத்தப்படுகின்றன. மாநில போக்குவரத்து கழகங்களும் இப்பயிற்சியை நடத்த அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளன.

(ஆ) சாலை பாதுகாப்புக் குழு

1988-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டப்பரிவு 215-ன் படி போக்குவரத்து அமைச்சரைத் தலைவராகவும், பல்வேறு துறைகளைச் சார்ந்தவர்களை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட சாலைப் பாதுகாப்புக்குழு ஒன்று நிறுவப்பட்டுள்ளது. இக்குழு 15-3-1995 அன்று கூடியது. இக்கூட்டத்தில், தேவையான அளவிற்கு சாலைகளை மேம்படுத்துதல், வண்டிகள் நிறுத்துமிடம், சாலைகளை சரியான முறையில் பராமரித்தல், மையத் தடுப்புகள் அமைத்தல், போக்குவரத்து நிர்வாகத்திற்கான நீண்ட காலத் திட்டங்கள், போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்துதல் மற்றும் தேசிய நெடுஞ்சாலைகளின் குறிப்பிட்ட இடங்களை குறித்த பிரச்சனைகள் போன்ற பெரிய அளவிலான பிரச்சனைகள் இக்கூட்டத்தில் விவாதிக்கப்பட்டன.

1995 ஏப்ரல் 10]

மாவட்டங்களில் சாலைப் பாதுகாப்புக் குழுக்கள்

மாநில அளவிலான சாலைப் பாதுகாப்புக் குழுவோடு ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் மாவட்ட ஆட்சியரைத் தலைவராகக் கொண்ட ஒரு மாவட்ட சாலைப் பாதுகாப்புக்குழு நிறுவப்பட்டுள்ளது. இக்குழுக்கள் மாவட்டங்களில் சாலை பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகள் சம்பந்தமான உள்ளூர் பிரச்சினைகளுக்கான ஆலோசனை மையங்களாகச் செயல்படுகின்றன. இக்குழுக்கள் மூன்று மாதங்களுக்கு ஒரு முறையாவது கூடும்.

(இ) தடுப்பு நடவடிக்கைகளுக்கான செயல் திட்டங்கள்

ஒவ்வொரு விபத்துக்கான காரணங்களை கவனமுடன் ஆய்வு செய்து இவற்றிற்கு பொதுவான தீர்வு மற்றும் தடுப்பு நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டியுள்ளது. ஒவ்வொரு விபத்துக்கான காரணங்களை கூர்ந்து ஆய்வு செய்து தகுந்த பரிந்துரைகளைச் செய்ய ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் ஒரு குழு அமைக்கப்பட்டுள்ளது. எல்லா மாவட்டங்களிலிருந்தும் தகவல் மற்றும் ஆலோசனைகள் பெறப்பட்ட பின், விபத்துக்களைத் தடுக்கும் நடவடிக்கைகளுக்கான ஒரு செயல் திட்டம் தயாரிக்கப்படும்.

(ஈ) சாலை பாதுகாப்பு ஆண்டு 1995

சாலை பாதுகாப்பின் அவசியத்தை வலியுறுத்தவும் சாலைப் பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகளை கடைப்பிடிப்பதற்கும் சாலை பாதுகாப்பு வார விழா ஒவ்வொரு ஆண்டு ஜனவரி மாதம் கொண்டாடப்படுகிறது. வாரவிழா கொண்டாடுவதற்கு பதிலாக, 1995-ஆம் ஆண்டு முழுவதும் சாலைபாதுகாப்பு ஆண்டாக அறிவிக்கப்பட்டுள்ளது. பாதுகாப்பு விளக்கப் பிரச்சாரக் கூட்டங்கள், கருத்தரங்குகள் ஆகியவற்றை நடத்துதல், சாலை பாதுகாப்பு ஆண்டில் பாதுகாப்புப் பற்றிய வாசகங்களை விளம்பரப்படுத்தல் போன்றவற்றில் ஈடுபட்டுள்ள தொண்டு நிறுவனங்களின் பணி முக்கியமானதாகும். சாலை பாதுகாப்பை வலியுறுத்தும் செய்திகளை தொலைக்காட்சிகள் மற்றும் வானொலி மூலம் விளம்பரப்படுத்தப்படும். சரக்கு வண்டிகளின் உரிமையாளர்களும் பேருந்து உரிமையாளர் சங்கங்களும் சாலைப் பாதுகாப்பின் முக்கியத்துவத்தைப் பொது மக்களுக்கு உணர்த்துவதில் உதவ முன் வந்துள்ளனர்.

(உ) போக்குவரத்து பொறியியல் பிரிவு

நெடுஞ்சாலைகள் மற்றும் ஊரகப்பணிகள் துறையின் கீழ் இயங்கும் போக்குவரத்து பொறியியல் மற்றும் நிர்வாக மையம், மாநிலம் முழுவதும் போக்குவரத்து மேம்பாட்டுப் பணிகள் குறித்து ஆலோசனைகள் வழங்குவதில் ஈடுபட்டு வருகின்றது. இப்பிரிவில் இரண்டு போக்குவரத்து பொறியியல் கோட்டங்கள் உள்ளன. ஒன்று சென்னையிலும் மற்றொன்று திருச்சிராப்பள்ளியிலும் உள்ளது. மாநில நெடுஞ்சாலைக் கோட்டங்கள், தேசிய நெடுஞ்சாலைக் கோட்டங்கள், தமிழ்நாடு நகர்ப்புறப் பகுதி வளர்ச்சிக் கோட்டங்கள் ஆகியவற்றிற்குப் போக்குவரத்து மேம்பாடு குறித்து கருத்து தெரிவிப்பது, போக்குவரத்து பாதுகாப்பு செயற்குறிப்புகள் வழங்குவது, போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தும் காவல் துறை அலுவலகங்களுக்கு தொழில் நுட்ப ஆலோசனைகள் வழங்குவது ஆகிய பணிகள் இம்மையத்தின் பொறுப்பாகும். அடிக்கடி விபத்துக்கள் நடக்கும் இடங்களை கண்டறிவதற்காக நெடுஞ்சாலைத் துறை ஒரு சிறப்பு ஆய்வை நடத்தியுள்ளது. இவ்வாறு விபத்துக்குள்ளாகும் இடங்களில் மேம்பாட்டு நடவடிக்கைகளும் சீர்படுத்தும் நடவடிக்கைகளும் முன்னுரிமை தரப்பட்டு ஒரு குறிப்பிட்ட கால வரையறைக்குள் செய்து முடிக்கப்படும்.

(ஊ) சோதனைச் சாவடிகளில் வண்டி நிறுத்த தனி இடங்கள்

அரசுத் துறைகளைச் சார்ந்த சோதனைச் சாவடிகள், தேசிய நெடுஞ்சாலைகளிலும் மாநில நெடுஞ்சாலைகளிலும் இதர இடங்களிலும் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. சோதனைச் சாவடியின் அருகில் போதுமான இடமின்மை காரணத்தால் சரக்கு வண்டிகளும் மற்ற வண்டிகளும் பிரதான சாலையிலேயே பல மணி நேரங்கள் சோதனைக்காக நிறுத்தி வைக்கப்படுகின்றன. சோதனைச் சாவடிகளுக்கு அருகில் பிரதான சாலையில் இத்தகைய வண்டிகளை நிறுத்தி வைத்தல் சீரான வண்டி போக்குவரத்துக்கு இடையூறாக உள்ளது. இத்தகைய இடையூறுகளைத் தவிர்க்க, சோதனைச் சாவடியின் அருகில், வண்டிகளை நிறுத்தி சோதனை செய்ய ஏதுவாக தனியிடங்கள் ஏற்படுத்தப்படும். முதல் கட்டமாக, இத்தகைய தனியிடங்கள் ஏற்படுத்த பூந்தமல்லி, இரும்புலியூர் மற்றும் புழல் (செங்கை-எம்.ஜி.ஆர். மாவட்டம்), தோப்பூர் மற்றும் ஓசூர் (தருமபுரி மாவட்டம்), களியக்காவினை (கன்னியாகுமரி மாவட்டம்), கே.ஜி. சாவடி (கோயம்புத்தூர் மாவட்டம்) மற்றும் திருமங்கலம் (மதுரை மாவட்டம்) ஆகிய இடங்களில் உள்ள எட்டு சோதனைச் சாவடிகள் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டுள்ளன.

1995 ஏப்ரல் 10]

(எ) ஓட்டுநர் ஓய்வெடுக்கும் இடங்கள்

தேசிய நெடுஞ்சாலைகளில் லாரி ஓட்டுநர்களுக்கு தனிப்பட்ட ஓய்வெடுக்கும் இடங்கள் தற்போது இல்லை. ஓட்டுநர்கள் உணவருந்தும் போதும் ஓய்வெடுத்துக் கொள்ளும் போதும் சாலையின் ஓரங்களில் லாரிகள் குறுக்கும் நெடுக்குமாக நிறுத்தப்படுகின்றன. மாநில மற்றும் தேசிய நெடுஞ்சாலைகளில் ஒவ்வொரு 100 கி.மீட்டர் இடைவெளியில் ஓட்டுநர்களுக்கு ஓய்வு நிலையங்களும், வண்டிகளை நிறுத்தும் இடங்களும் நிறுவப்பட உள்ளன. அரசால் வழங்கப்படவுள்ள நிலங்களில் அமைக்கப்படும் ஓய்வு நிலையங்களையும், வண்டி நிறுத்துமிடங்களையும் பராமரிக்க அரசு சார்பற்ற நிறுவனங்கள் குறிப்பாக லாரி உரிமையாளர்களின் சங்கங்கள் முன்வரும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

(ஏ) சென்னை நகரில் சாலைப் போக்குவரத்தை முறைப்படுத்துதல்

சென்னை நகரில் கடந்த இருபதாண்டுகளில் வண்டிகளின் போக்குவரத்து வளர்ச்சி ஏறக்குறைய பத்து மடங்காகப் பெருகி உள்ளது. இதன் காரணமாக போக்குவரத்து இயல்பாகவும் எளிதாகவும் செல்வது தடைபடுகிறது. அதனால் நெருக்கடியும் இடர்பாடும் ஏற்பட்டுள்ளன. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகமும், டாக்டர் அம்பேத்கார் போக்குவரத்துக் கழகமும் 2,400 பேருந்துகளை 500 வழித் தடங்களில் தினமும் இயக்குகின்றன. இவற்றில் நாளொன்றுக்கு 37 இலட்சம் மக்கள் பயணம் செய்கின்றனர். அதிகமான போக்குவரத்தைச் சமாளிக்கும் பொருட்டு, போக்குவரத்துப் பிரச்சினைகள் அதிகமாக உள்ள இடங்களைக் கண்டறிய முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. சைகை விளக்குகள், போக்குவரத்துக் குடைகள், மையத் தடுப்புகள், அடையாளக் குறியீட்டு பலகைகள், நடைபாதை தடுப்புகள் ஆகியவற்றை நிறுவுதல் போன்ற சாலைப் போக்குவரத்து மேம்பாட்டுப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. இதுவரை 58 சாலைப் போக்குவரத்துச் சைகை விளக்குகளும், 112 போக்குவரத்துக் குடைகளும் நிறுவப்பட்டுள்ளன. ஓட்டுநர்கள் குடித்திருக்கின்றனரா என்பதை அறியும் கருவி, வேகத்தைக் கண்டுபிடிக்கும் ரேடார் கருவி, பாரந்தூக்கியுடன் மீட்புக் கலன் பொருத்தப்பட்ட வேன்கள் ஆகியவையும் பயன்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன. இன்னும் பல இடங்களில் சைகை விளக்குகள் அமைக்கப்படும்.

[1995 ஏப்ரல் 10]

மாண்புமிகு முதலமைச்சரின் அரும் முயற்சியின் பேரில் அண்ணா சிலையிலிருந்து அண்ணா சாலையிலுள்ள ஓயிட்ஸ் சாலை சந்திப்பு வரையிலான 1.9 கிலோ மீட்டர் தொலைவுக்கு நான்கு வழிப்பாதை அமுலாக்கப்பட்டுள்ளது. இவ்வாறு கொண்டு வரப்பட்ட நான்கு வழிப்பாதை முறை, சாலையைப் பயன்படுத்துபவர்கள் ஒழுங்கைப் பின்பற்றத் தூண்டி, அவர்களைக் குறிப்பிட்ட பாதையிலேயே செல்ல வைக்கிறது. இம்முறையினால் போக்குவரத்து எளிதாக முடிவதுடன், பயண வேகமும் அதிகரிக்கிறது. போக்குவரத்து மீறல்கள் குறைவதுடன் எரிபொருள் செலவும் மிச்சமாகிறது. இம்முறையை அண்ணா சாலையின் மற்ற பகுதிகளுக்கும் நீட்டிப்பது பற்றி பரிசீலனையில் உள்ளது.

VIII. போக்குவரத்து நிர்வாகத்தில் காவல்துறையின் பங்கு

மோட்டார் போக்குவரத்து நிர்வாகத்தில் காவல்துறையின் பங்கு ஓரளவே ஆகும். மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் மற்றும் விதிகளில் இடம் பெற்றுள்ள சில போக்குவரத்து ஒழுங்கு முறைகளை அமுலாக்குவது காவல் துறையின் முக்கிய பொறுப்பாகும். சென்னை மாநகர போக்குவரத்துக்காக 43 போக்குவரத்து காவல் நிலையங்களையும் 6 துணை காவல் பிரிவுகளும் கொண்ட போக்குவரத்துக் காவல் பிரிவு ஒன்று தனியே இயங்கி வருகிறது.

மாநிலத்தில் உள்ள பெரிய மற்றும் சிறிய நகரங்களிலும் பெரும்பான்மையாக எல்லா மாவட்டத் தலைநகரங்களிலும் போக்குவரத்து காவல் பிரிவுகள் இயங்கி வருகின்றன. இப்பிரிவுகள், போக்குவரத்து ஒழுங்குமுறைகளை அமுலாக்குவதிலும் போக்குவரத்து விதிமுறைகள் மீறப்படுவதை கண்காணிப்பதிலும் ஈடுபட்டுள்ளன: மாவட்டங்களில் உள்ள போக்குவரத்துக் காவல் நிலையங்களின் எண்ணிக்கை 85 ஆகும். உதவி ஆய்வாளர் மற்றும் அவருக்கு மேற்பட்ட பதவித்தரத்திலுள்ள அலுவலர்களுக்கு, சட்டம் மற்றும் விதிமுறைகளின் கீழ் வழக்குகளைப் பதிவு செய்ய அதிகாரம் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

போக்குவரத்து நிர்வாகத்தில், கட்டுப்பாடுகள் மீறப்படுதலை தடுப்பதும், அவ்வாறு மீறப்படும்போது தண்டனை விதிப்பதும் போக்குவரத்துக் காவல் பிரிவின் பணிகளாகும். தடுப்பு நடவடிக்கையாக மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ், போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்துதல் தொடர்பான விதிமுறைகளை செம்மையாக செயல்படுத்துதல், முக்கியமான போக்குவரத்து முனைகளில் காவலர்களை நிறுத்துதல் மற்றும் சுற்றுக்காவல் புரிதல், பொதுமக்களுக்கு போக்குவரத்து விதிமுறைகளைக் கற்பித்தல் போன்றவை

1995 ஏப்ரல் 10]

காவல்துறையின் சில பணிகள் ஆகும். முக்கியமான சாலை சந்திப்புகளிலும், விபத்து நிகழ் சாத்தியக்கூறு உள்ள பகுதிகளிலும், போக்குவரத்து நிறைந்தும் குறிப்பாக நெரிசல் மிக்கதாக உள்ள பள்ளி மற்றும் கல்லூரிப் பகுதிகளில், போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்த போக்குவரத்து காவலரின் பணி பயன்படுத்தப்படுகிறது. சாலை விதிகளை மீறும் ஓட்டுநர்களின்மீது வழக்குகள் பதிவு செய்து அவர்களுக்கு தண்டனையை பெற்றுத்தருவதும் காவல்துறையின் தண்டனை நடவடிக்கையாகும். போக்குவரத்து விதிகள் மீறப்படுவதற்கு எதிராக நடவடிக்கை எடுத்தல், உரிமம் இல்லாது வாகனம் ஓட்டுவோர், 'க' குறியீடு அட்டை இல்லாமல் வாகனம் ஓட்டப்பழகுவவர், வரிச்செலுத்தியதற்கான வட்டக் குறியீடு அட்டை இல்லாதிருத்தல், அதிவேகமாக வண்டியை ஓட்டுபவர், வண்டியில் அளவுக்கதிகமான ஆட்கள் மற்றும் சுமைகளை ஏற்றுபவர், காவல் துறையின் எச்சரிக்கைகளை மீறுபவர், தவறான பக்கத்தில் பிறிதொரு வண்டியை முந்திச் செல்லுதல், காப்பீடு இல்லாமல் வண்டிகள் ஓட்டுதல், பேருந்துகளில் படிகளில் நின்றுகொண்டு பயணம் செய்வோர், கண்மூடித்தனமாகவும் கவனக்குறைவாகவும் வண்டிகள் ஓட்டுதல், குடிபோதையில் வண்டி ஓட்டுதல், காற்றழுத்த ஒலிப்பானை பயன்படுத்துதல், அதிக அளவில் புகையைக் கக்கும் வண்டிகள் கண்ணைக்கூச வைக்கும் முகப்பு விளக்குகள் பயன்படுத்துதல் அல்லது போதிய வெளிச்சமற்ற முன் விளக்குகளைப் பயன்படுத்தல் ஆகிய இன்னமும் பிற செயல்களுக்கு எதிராக, போக்குவரத்து காவல்துறையினர் நடவடிக்கை மேற்கொள்கின்றனர்.

IX. மோட்டார் விபத்தில் பாதிக்கப்பட்டவருக்கு நிவாரணம்

சாலை விபத்தில் பாதிப்படைந்தவர்களுக்கு இழப்பீடு வழங்க, மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், 1988-ல் குறிப்பான வகைப்பாடுகள் உள்ளன. ஒரு மோட்டார் விபத்தினால் மரணமடைகின்ற அல்லது நிரந்தரமாக செயலிழக்கும் நபருக்கு வண்டியின் உரிமையாளர் இழப்பீடு அளிக்க கடமைப்பட்டவராவார். 1982 ஆம் ஆண்டில், தவறு இல்லாத போதிலும் இழப்பீடு அளிக்க பொறுப்புடைமை உண்டு என்ற கோட்பாடு அறிமுகப்படுத்தப்பட்டது. விபத்துக்குள்ளானவர் பிழை அல்லது தவறு செய்திருந்தாலும், வண்டியின் உரிமையாளர் நிவாரணம் வழங்க பொறுப்பானவர் ஆவார். 1988 ஆம் ஆண்டில் ஏற்படுத்தப்பட்ட சட்டத்தில், இழப்பீடு கேட்க உரிமை உள்ளவர் வேண்டுகோள் மனுவை தாக்கல் செய்ய கால அளவு இருந்தது. சாலை விபத்துக்குள்ளானவர்களின் நலனுக்காக இழப்பீடு வழங்கும் முறைகளை

நியாயமான மற்றும் எளிமையான வகையில் உருவாக்கும் நோக்கத்தில், 1994 ஆம் ஆண்டு நவம்பர் திங்களில் குறிப்பிடத் தக்க பல மாற்றங்கள் கொண்டு வரப்பட்டுள்ளன. அவற்றில் முக்கியமானவை பின்வருமாறு:-

(i) 'தவறு ஏதுமில்லாதிருந்தும் பொறுப்புடைமை உண்டு' என்ற வகையின் கீழ், மரணம் மற்றும் நிரந்தர செயலிழப்பு ஆகிய நிகழ்வுகளில் இழப்பீட்டுத் தொகை முறையே ரூ. 50,000 ஆகவும், ரூ. 25,000 ஆகவும் உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

(ii) கண்டுபிடிக்க இயலாத நிலையில் விபத்து ஏற்படுத்திவிட்டு நிற்காமல் ஓடிவிடும் வண்டிகளால் பாதிக்கப்பட்ட நிகழ்வுகளில் ஆறுதல் தொகை கோருவது அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது. இந்நிகழ்வுகளினால் மரணம் அடைவோருக்கு இழப்பீட்டுத் தொகை ரூ. 25,000 ஆகவும் கடுமையான காயம் அடைந்தோர்க்கு இழப்பீட்டுத் தொகை ரூ. 12,500 ஆகவும் உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

(iii) விபத்தில் பாதிக்கப்பட்டவரின் வயது மற்றும் வருமானத்தை கணக்கில் கொண்டு முன்னதாக தீர்மானிக்கப்பட்ட கணக்கிடும் முறையின் அடிப்படையில் இழப்பீட்டுத் தொகை வழங்கும் புதிய திட்டம் ஒன்று கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்தின்படி வண்டியின் உரிமையாளரின் தவறான செய்கை அல்லது கவனக்குறைவு காரணமாகத்தான் இழப்பு அல்லது நிரந்தர செயலிழப்பு ஏற்பட்டது என உரிமை கோருவோர் எடுத்துரைக்கத் தேவையில்லை.

(iv) சாலை விபத்துக்குள்ளானவர்கள் விபத்து நடந்த பகுதியில் (அல்லது) உரிமை கோருவோர் வசிக்கும் உள்ளூர் பகுதியில் உள்ள உரிமைத் தீர்ப்பாயம் (அல்லது) எதிர் தரப்பு நபர் வசிக்கும் பகுதியில் உள்ள உரிமைத் தீர்ப்பாயம் ஆகிய இவற்றில் ஏதேனும் ஒரு இடத்தில் இழப்பீடு கோரி உரிமைத் தாக்கல் செய்யலாம்.

(v) குறித்த கால அளவிற்குள்ளான வேண்டுகோள் மனு தாக்கல் செய்யப்பட வேண்டும் என்ற நிபந்தனை நீக்கப்பட்டுவிட்டது.

வண்டியின் பொறுப்பாளர் அல்லது ஓட்டுநர், காயம் அடைந்தவரை அருகிலுள்ள மருத்துவமனைக்கு கொண்டு செல்ல வேண்டும் என்பதை கட்டாயமாக்கும் விதத்தில் சட்டப்பிரிவு 134 திருத்தப்பட்டுள்ளது. நடைமுறை வழக்கங்களை இறுதி செய்வதற்குக் காத்திராமல் காயம் அடைந்தவருக்கு சிகிச்சை அளிப்பது ஒவ்வொரு மருத்துவரின் கடமையாகும்.

1995 ஏப்ரல் 10]

சென்னை நகரிலும் மாவட்டங்களிலும் மோட்டார் விபத்து உரிமைத் தீர்ப்பாயங்களை அரசு அமைத்துள்ளது. உரிமை வழக்குகளை விசாரிக்க தலைமைக் குற்றவியல் நீதிபதிகள், மோட்டார் விபத்து உரிமைத் தீர்ப்பாயங்களாக நியமிக்கப்பட்டுள்ளனர். மோட்டார் விபத்து உரிமைத் தீர்ப்பாயங்களில் பதிவான வழக்குகளும் அளிக்கப்பட்ட தொகையின் விவரங்களும் பின்வருமாறு:-

ஆண்டு	பதிவான வழக்குகள்	அளிக்கப்பட்ட தொகை (ரூபாய் கோடியில்)
1990	21,014	58.58
1991	24,189	47.30
1992	25,997	56.15
1993	30,896	79.78

தமிழ்நாடு மாநில சட்ட உதவி மற்றும் ஆலோசனை வாரியம் ஏழை எளியோருக்கு சட்ட உதவி வழங்குகிறது. ஏழை எளியோருக்கு சட்ட உதவி வழங்கப்பட்ட வழக்குகளின் விவரம் பின்வருமாறு:-

ஆண்டு	சட்ட உதவி அளிக்கப்பட்ட வழக்குகளின் எண்ணிக்கை	அளிக்கப்பட்டத் தொகை (ரூபாய் கோடியில்)
1991	743	1.36
1992	707	1.39
1993	433	1.27
1994	657	1.49

இவ்வாரியம் மக்கள் நீதி மன்றங்களை (Lok Adalats) அமைத்து அவற்றின் மூலம் வழக்குகளை துரிதமாகத் தீர்த்து வைக்க ஏற்பாடு செய்கிறது. மக்கள் நீதிமன்றங்கள் மூலம் தீர்த்து வைக்கப்பட்ட வழக்குகளின் விவரம் வருமாறு:

மக்கள் நீதிமன்றங்கள் அமைக்கப்பட்டவை	திர்க்கப்பட்ட வழக்குகள்	அளிக்கப்பட்ட தொகை (ரூபாய் கோடியில்)
1993 ஆம் ஆண்டு முடிய	481	24,456
1994	395	11,311
1995 பிப்ரவரி முடிய	59	1,726
மொத்தம்	935	37,493
		108.38

X. முதலமைச்சரின் விபத்து நிவாரண நிதியிலிருந்து விபத்துக்குள்ளானோருக்கு நிவாரணம் அளித்தல்

முதலமைச்சரின் விபத்து நிவாரண நிதியிலிருந்து விபத்துக்குள்ளானவர்கள் அல்லது அவர்களின் உறவினர்களுக்கு கீழ்க்காணும் விதத்தில் நிதியுதவி அளிக்கப்படுகிறது:

- | | |
|---------------------------------------|-----------|
| (1) இறப்பு | ரூ. 3,000 |
| (2) நிரந்தர செயலிழப்பு | ரூ. 1,500 |
| (3) ஒரு கண் அல்லது ஒரு உறுப்பு இழப்பு | ரூ. 800 |
| (4) இதர நிகழ்வுகள் | ரூ. 100 |

கருணையினால் வழங்கப்படும் இவ்வுதவிக்கு நிபந்தனைகள் ஏதுமில்லை. எல்லா மனுதாரர்களும் இந்நிவாரணத்தைப் பெற தகுதியுடையவர்கள் ஆவார்கள். மனுதாரரின் நிதி நிலைமை கருத்தில் கொள்ளப்படுவதில்லை. இதற்கென ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 1.5 கோடி நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகிறது. அதிக அளவில் இறப்புகள் நேரிடும் கொடிய விபத்தில் பலியானவர்களுக்கு, முதலமைச்சரின் பொது நிவாரண நிதியிலிருந்து உயரளவு இழப்பீட்டுத் தொகை வழங்கப்படுகிறது.

XI. கம்ப்யூட்டர் மயப்படுத்துதலும் நவீனமயமாக்குதலும்

நவீனமயமென்பது நிர்வாக அமைப்பை நல்ல தரமுடனும் இயக்க அளவில் நல்ல திறனுடனும் செயல்பட வகை செய்கிறது. இதனைக் கருத்திற்கொண்டு விரைவாகவும், செம்மையாகவும் பொது மக்களுக்கு பணிபுரிய உறுதிப்படுத்தும் வகையில் கம்ப்யூட்டர் இத்துறையில் அறிமுகப் படுத்தப்பட்டது. சென்னையில் உள்ள ஐந்து வட்டாரப்

1995 ஏப்ரல் 10]

போக்குவரத்து அலுவலகங்களிலும் கம்ப்யூட்டர்கள் வழங்கப் பட்டுள்ளன. பதிவு சான்றிதழ்கள், ஓட்டுநர் மற்றும் நடத்துநர் உரிமங்கள், மனு செய்த இரண்டு நாட்களிலேயே தற்பொழுது வழங்கப்படுகின்றன. வரி வசூலிப்பையும் கம்ப்யூட்டர் மயமாக்குவதற்கு திட்டங்கள் உள்ளன. கோயம்புத்தூர் (தெற்கு) மற்றும் மதுரை வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு சென்ற ஆண்டு கம்ப்யூட்டர்கள் வழங்கப்பட்டன. இந்த ஆண்டில் சென்னையிலுள்ள போக்குவரத்து ஆணையாளர் அலுவலகத்திற்கும், திருச்சி, வேலூர் மற்றும் சேலம் ஆகிய வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கும் ரூபாய் 21.13 லட்சம் செலவில் கம்ப்யூட்டர் வசதி தரப்படும். வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல் மற்றும் ஓட்டுநர் உரிமங்கள் வழங்கப்படுதல் போன்ற போக்குவரத்துத் துறை சம்பந்தமான தகவல்கள் மிகப்பெரிய எண்ணிக்கையில் உள்ளன. வண்டிகளைப் பதிவு செய்தது மற்றும் ஓட்டுநர் உரிமங்களை வழங்கியதற்காக மாநில அளவில் பதிவேடுகள் பராமரிக்கப்பட உள்ளன. அதுமட்டுமின்றி, போக்குவரத்து நிருவாகம் பற்றிய தகவல்கள் தேவைப்படுகின்றன. இப்பணிகளை கம்ப்யூட்டர் மூலம் மேற்கொள்ளும் முறை பரிசீலனையில் உள்ளது.

XII. மாசுக்கட்டுப்பாடு

மோட்டார் வண்டிகளால் பெரிதளவில் சூழ்நிலைக் கேடுகள் விளைகின்றன. மோட்டார் வண்டிகளிலிருந்து வெளியேற்றப்படும் புகை மற்றும் ஆவி முதலியவை முக்கியமான மாசுகளாகும். தீங்கிழைக் காத வகையில் வெளியேற்றப்படவேண்டிய மாசின் அளவு குறித்து சட்டத்தில் நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளது. வண்டிகளின் எண்ணிக்கை அதிகரித்துள்ளதால் இவற்றால் விளையும் மாசுக்கேடும் மிகவும் பெருகியுள்ளது. சென்னை நகரிலுள்ள அனைத்துச் சரக்கு வண்டிகளும் வருடாந்திர தகுதிச்சான்றிதழ் பெறுமுன்னர் மாசுக் கட்டுப்பாடு வாரியத்தின் பரிசோதனைக்கு உட்படவேண்டும். போக்குவரத்துத் துறையினரும் மாசுக் கட்டுப்பாட்டு பணியில் ஈடுபடுத்தப்பட்டுள்ளனர். அதற்கென அவர்களுக்கு பரிசோதனைக் கருவிகள் தரப்பட்டுள்ளன. இப்பணிக்கென தனியே மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர் பணியிடங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

மாநிலம் முழுவதும் உள்ள எல்லா வகையான வண்டிகளையும் படிப்படியாக மாசுக் கட்டுப்பாட்டுப் பரிசோதனைக்கு உட்படுத்த வேண்டியது அவசியமாகிறது. சென்னை நகரில் 7 லட்சம் வண்டிகள் பதிவாகியுள்ளன. இவற்றினால் ஏற்படும் மாசுக்கேடு அதிக பாதிப்பை ஏற்படுத்துவதால் இந்தப் பிரச்சினைக்கு உடனடித் தீர்வு தேவை. இதற்குத் தேவையான நடவடிக்கைகள் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளன.

XIII. (அ) 1994-95 ஆம் ஆண்டிற்கான இரண்டாம் பகுதி திட்டங்கள் :

திட்டத்தின் பெயர்	செலவு
(1)	(ரூபாய் இலட்சத்தில்.) (2)
1. கோயம்புத்தூர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்தை கோயம்புத்தூர் (தெற்கு) மற்றும் கோயம்புத்தூர் (வடக்கு) என இரண்டாகப் பிரித்தல்.	9.14
2. மதுரை மற்றும் கோயம்புத்தூரில் உள்ள வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு கணினிகள் வழங்குதல்.	7.80
3. 17 வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு 17 பணவசூல் கணக்கீட்டு இயந்திரங்கள் வழங்குதல்.	9.80
4. ஸ்ரீரங்கம் மற்றும் சிதம்பரத்தில் பகுதி அலுவலகங்கள் ஏற்படுத்துதல்.	8.00
5. கோயம்புத்தூர் மாவட்டம் பிச்சானூரிலும் செங்கை மாவட்டம் திருத்தணியிலும் சோதனைச் சாவடிகள் ஏற்படுத்துதல்.	7.86
6. சென்னை (வடக்கு) மற்றும் திருச்சிராப்பள்ளி வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு அலுவல் கட்டிடங்களைக் கட்டுதல்.	23.80
7. 5 வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்களின் வீடுகளில் தொலைபேசி வசதி அளித்தல்.	1.15
8. போக்குவரத்து ஆணையாளரின் உபயோகத்திற்காக மின்னணு தட்டச்சுப் பொறியை வாங்குதல்.	0.23
9. 24 அலுவலகங்களில் 24 காவலர் பணியிடங்கள் அனுமதித்தல்.	4.42
10. திருச்சிராப்பள்ளியிலுள்ள கண்காணிப்புப் பிரிவை வலுப்படுத்துதல்.	5.84
11. தூய்மைக்கேடு சோதனைப் பிரிவிற்கு பணியாளர்கள் நியமிக்க அனுமதித்தல்.	3.19
மொத்தம்	81.23

1995 ஏப்ரல் 10]

XIII. (ஆ) 1995-96 ஆம் ஆண்டுக்கான இரண்டாம் பகுதி திட்டங்கள்.

திட்டத்தின் பெயர்	செலவு (ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
(1)	(2)
1. சென்னை போக்குவரத்துத்துறை ஆணையர் அலுவலகத்திலும், சேலம், திருச்சிராப்பள்ளி, வேலூர் ஆகிய இடங்களிலும் கணிப்பொறி நிறுவுதல்.	21.13
2. ஒரு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்கும் 10 முக்கிய பகுதி அலுவலகங்களுக்கும் 11 பணவசூல் கணக்கீட்டு இயந்திரங்கள் வாங்குதல்.	6.35
3. தூய்மைக்கேடு குறித்த சோதனைக்காக மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர் நிலை--1 பதவிகள் 10-க்கு அனுமதி வழங்குதல்.	7.00
4. சென்னை கண்காணிப்புப் பிரிவிற்கு ஒரு ஜீப் வாங்குதலும் ஓட்டுநர் பதவி ஒன்றிற்கு அனுமதி வழங்குதலும்.	3.22
5. பழங்காந்தம் பகுதி அலுவலகத்தை வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகமாக நிலை உயர்த்துதல்.	1.35
6. கன்னியாகுமரி மாவட்டம் தக்கலையில் ஒரு புதிய பகுதி அலுவலகம் ஏற்படுத்துதல்.	3.48
7. புழல் சோதனைச்சாவடிக்கு கூடுதல் பணியாளர் களுக்கு அனுமதி வழங்குதல்.	0.69
8. விருதுநகர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்துக்குக் கட்டிடம் கட்டுதல்.	15.00
9. போக்குவரத்து இணை ஆணையருக்கு வீட்டுத் தொலைபேசி வழங்குதல்.	0.25
10. ஒலி அளவைமானி ஒன்று வாங்குதல்.	1.25
11. சென்னை (மத்திய) வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்குக் கட்டிடம் கட்டுதல்.	17.00
12. சென்னை (தெற்கு) வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்குக் கட்டிடம் கட்டுதல்.	15.00
13. தேசிய தகவல் மையக் (NIC) கணினி தொகுப்பு மூலமாக, கணினிமயமாக்கப்பட்ட மோட்டார் வண்டிகள் பதிவையும், ஓட்டுநர் உரிமங்களையும் பற்றிய விவரங்களைத் தொகுத்தல்.	0.01
மொத்தம்	91.73

XIV. முடிவுரை :

மாறிவரும் சூழ்நிலையில் வாகனங்களின் எண்ணிக்கை மிக அதிக அளவில் பெருகி வருவது, வடிவமைப்பில் மாற்றங்கள், தொழில் நுட்ப ரீதியிலான மாற்றங்கள், மிக அதிக அளவில் பெருகிவரும் இரண்டு சக்கர வாகனங்கள் ஆகியவைகளினால் ஏற்பட்டுள்ள கூடுதல் பொறுப்புகளை போக்குவரத்துத் துறை நன்கு உணர்ந்துள்ளது. இதனைச் சமாளிப்பதற்கு துறையின் நிர்வாக இயந்திரம் முடுக்கி விடப்பட்டுள்ளது.

மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் இதயதெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களின் அரசு, அனைத்துத் துறைகளிலும் புரட்சி செய்து வருகிறது. அதன் ஒரு பகுதியாகவே போக்குவரத்துத் துறையில் மோட்டார் வண்டிகள் சட்ட அமல் பிரிவிலும் இதுவரை இருந்த காலத் தாழ்வுகள் நீக்கப்பட்டு, ஒட்டுநர் நடத்துநர் உரிமங்கள் வழங்குவதிலும், அலுவலகங்களில் அனைத்து விவரங்களையும் கம்பியூட்டரைஸ் செய்வதிலும், முன்னேறிய நாடுகளில் உள்ளதைப்போல் கையடக்கமாக ஒட்டுநர் உரிமங்கள் (Driving Licence) வழங்குவதிலும், வரி வசூல் முறையிலும் வாகனங்களைப் பரிசோதனை செய்வதிலும், வண்டிகளிலிருந்து புகை வெளியேற்றத்தைக் கட்டுக்குள் வைத்திருப்பதிலும் வேறு எப்போதையும் விட தற்போது அதிகமான கண்காணிப்பை உறுதி செய்திருக்கிறார்கள். அதுமட்டுமல்லாமல் தமிழகத்தில் விபத்துக்களைக் குறைப்பதற்கும் பல்வேறு ஆலோசனைகளை வழங்க, அவற்றின் மீது மேல் நடவடிக்கை மேற்கொள்ள வகை செய்துள்ளார்கள். 20-ம் நூற்றாண்டின் இணையற்ற முதலமைச்சாரான இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களின் தலைமையில் இத்துறை மேன்மேலும் புதுமைகளைச் செய்து புகழ் சேர்க்கும் என்று உறுதி அளிப்பதிலே மகிழ்ச்சியடைகிறேன்.

பிரிவுசர்க்கை - I

போக்குவரத்துத் துறையின் நிர்வாக அமைப்பு

தலைமையக அமைப்பு

போக்குவரத்துத் துணையாளர் மற்றும் மாநில போக்குவரத்து அதிகாரி
(வி.ஆ.ப. அலுவலரின் பொறுப்பில்)

1. (நிர்வாகம்)

திணைப் போக்குவரத்துத் துணையாளர்கள்

2. (சாலை பாதுகாப்பு)

3. (சுயலாக்கம்).

துணைப் போக்குவரத்துத் துணையாளர்கள்

த. க. அ.

மா. போ. அ. மின்	உதவிச் செயலர்கள்	2. பொ.	4. உ. கி	க. அ.	து. பி.	சிஸ்டம் அணுகிஸ்ட் (கணினி)
I	II	III				

4. உ. கி : புள்ளியியல் உதவி கியக்டர்

க. அ : கணக்கு அலுவலர்

உ/மா. போ. மே. த : உதவி மாநில போக்குவரத்து மேலாண்மையுட்கோப்பாயம்

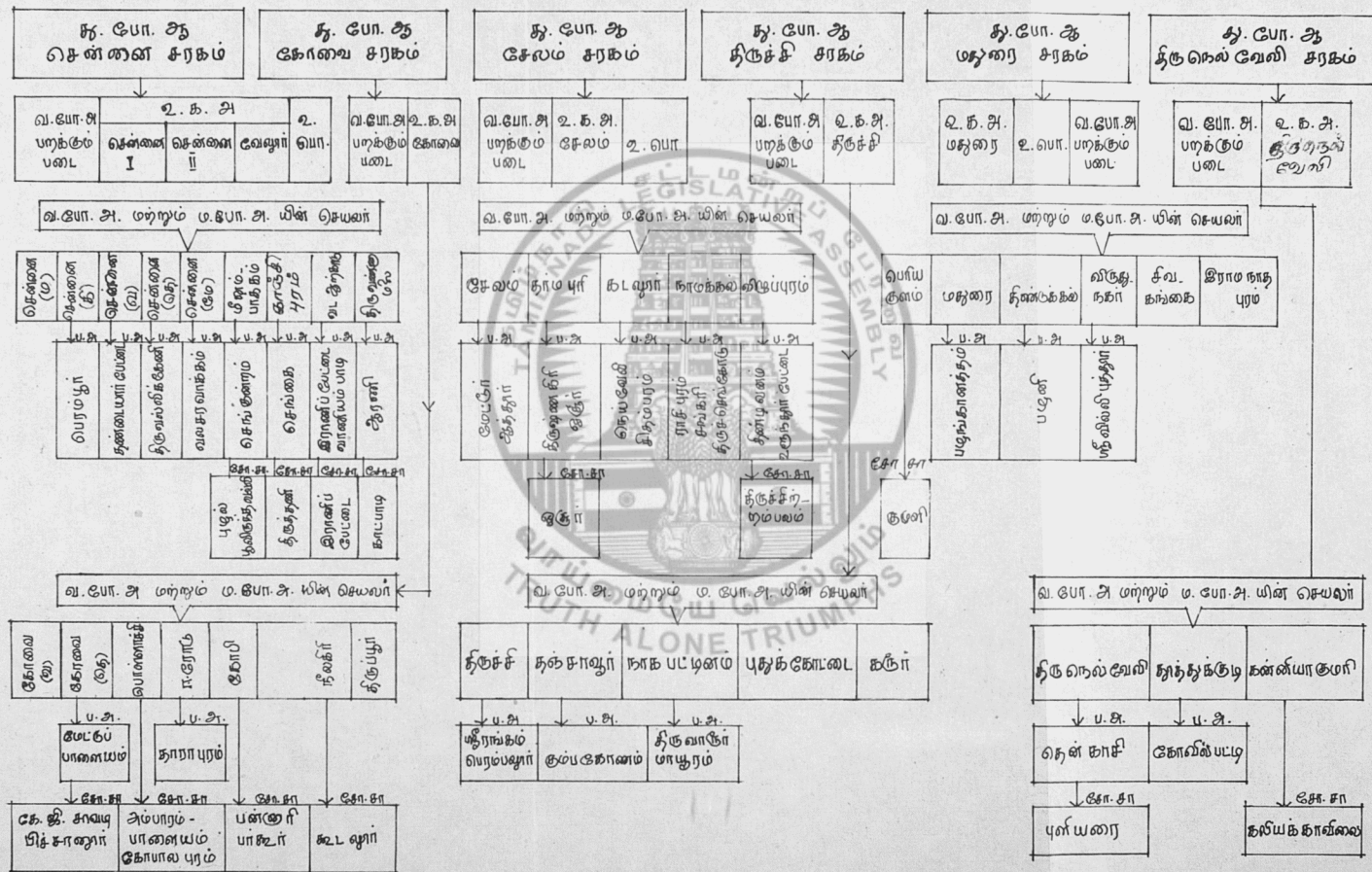
து. பி : துறை பிரதிநிதி.



பிற்சேர்க்கை - I

போக்குவரத்து துறையின் மண்டல அமைப்பு

போக்குவரத்து ஆணையர் மற்றும் மாநில போக்குவரத்து அதிகாரி



த. போ. ஆ. - துணை போக்குவரத்து ஆணையர்

வ. போ. அ. - வட்டார போக்குவரத்து அலுவலர்

ம. போ. அ. - மண்டல போக்குவரத்து அதிகாரி

உ. க. அ. - உதவி கணக்கு அலுவலர்

உ. பொ. - உதவி பொறியாளர்

சோ. சா. - சோதனைச் சாவடி

ப. அ. - பருதி அலுவலகம்



1995 ஏப்ரல் 10]

இணைப்பு - 2

கட்டண வீதங்கள்

பயணிப் பேருந்துகள் விவரங்கள் : 1-12-1993 முதல் விரைவுப் பேருந்துகளின் கட்டண வீதங்கள்.

1. சமவெளிச் சாலைகளில் கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு 14½ காசுகள். ஆனால் 30 கி.மீட்டருக்கும் குறைவான தூரத்திற்கு நான்கு ரூபாய் ஐம்பது காசுக்கு மேற்படாமல் கட்டணம் விதிக்கப்பட வேண்டும்.

2. மலைச் சாலைகளில் கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு 18½ காசுகள். ஆனால் 30 கி.மீட்டருக்கும் குறைவான தூரத்திற்கு 6 ரூபாய்க்கு மேற்படாமல் கட்டணம் விதிக்கப்பட வேண்டும்.

3. மிக சொகுசு விரைவுப் பேருந்துகளில் எல்லா பயணிகளுக்கும் உயர்தர இட வசதிகள் செய்யப்பட்டிருந்தால் கி.மீட்டர் ஒன்றுக்கு 17 காசுகள். ஆனால் 30 கி.மீட்டருக்கும் குறைவான தூரத்திற்கு ஐந்து ரூபாய் ஐம்பது காசு கட்டணம் விதிக்கப்பட வேண்டும்.

மேலே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள வீதங்களுக்கு இணங்க, வரையறுக்கப்பட்டுள்ள கட்டணங்கள் ஐம்பது காசு மடங்குகளில் அடுத்த உயர் மடங்கிற்கு உயர்த்திக் கணக்கிட்டு வசூலிக்கப்பட வேண்டும்.

[1995 ஏப்ரல் 10

சாதாரணப் பேருந்துகள் :

1. சமவெளிச் சாலைகளில் கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு 14 காசு. ஆனால் 10 கி.மீட்டருக்குக் குறைவான தூரத்திற்கு ஒரு ரூபாய் ஐம்பது காசுக்கு மேற்படாமல் கட்டணம் வசூலிக்கப்பட வேண்டும்.

2. மலைச் சாலைகளில் கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு 14½ காசு. மேலும் ஒவ்வொரு முப்பது கி.மீட்டர் கொண்ட பகுதிக்கும் நாற்பத்தைந்து காசு என கட்டணம் வசூலிக்கப்பட வேண்டும். ஆனால் ஆறு கிலோ மீட்டருக்குக் குறைவான தூரத்திற்கு ஒரு ரூபாய் ஐம்பது காசு என கட்டணம் வசூலிக்கப்பட வேண்டும்.

மேலே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள கட்டண விதங்களுக்கிணங்க, வரையறுக்கப்பட்டுள்ள கட்டணங்கள் 10 காசு என்ற மடங்கின்படி அடுத்த உயர் மடங்கிற்கு உயர்த்திக் கணக்கிட்டு வசூலிக்கப்பட வேண்டும்.

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

1995 ஏப்ரல் 10]

மாநகர், நகரப் பயணிப் பேருந்துகள்

அட்டவணை.

1-12-1993 முதல் கட்டணம்

நிலை

சமவெளிச் சாலைகள்.

மலைச் சாலைகள்.

(1)

(2)

(3)

ரூ. பை.

ரூ. பை.

முதலாவது	0.75	1.10
இரண்டாவது	1.00	1.20
மூன்றாவது	1.10	1.30
நான்காவது	1.20	1.40
ஐந்தாவது	1.50	1.70
ஆறாவது	1.70	1.90
ஏழாவது	2.00	2.20
எட்டாவது	2.20	2.40
ஒன்பதாவது	2.30	2.50
பத்தாவது	2.40	2.60
பதினொன்றாவது	2.50	2.70
பன்னிரெண்டாவது	2.60	2.80
பதிமூன்றாவது	2.70	2.90
பதினான்காவது	2.80	3.00
பதினைந்தாவது	2.90	3.10
பதினாறாவது	3.00	..
பதினேழாவது	3.10	..
பதினெட்டாவது	3.20	..

(ஒரு நிலை என்பது தோராயமாக இரண்டு கிலோ மீட்டர்களாகும்).

குறிப்பிட்ட நிறுத்தங்களில் மட்டும் நிறுத்தப்படும் பேருந்துகள் எங்கெங்கு இயக்கப்படுகின்றதோ, மேற்கண்ட அட்டவணையின்படி வசூலிக்கப்படும் கட்டணங்களுடன் ஒரு ஓட்டு மொத்தக் கட்டணமாக 20 காசு கூடுதலாக வசூலிக்கப்படும்.

**பெருநகரப் பயணிப் பேருந்துகள்
அட்டவணை.**

நிலை (1)	1-12-1993 முதல் கட்டணம் (2)
	ரூ. பை.
முதலாவது	0.75
இரண்டாவது	1.00
மூன்றாவது	1.10
நான்காவது	1.20
ஐந்தாவது	1.50
ஆறாவது	1.70
ஏழாவது	2.00
எட்டாவது	2.20
ஒன்பதாவது	2.30
பத்தாவது	2.40
பதினொன்றாவது	2.50
பன்னிரெண்டாவது	2.60
பதிமூன்றாவது	2.70
பதினான்காவது	2.80
பதினைந்தாவது	2.90
பதினாறாவது	3.00
பதினேழாவது	3.10
பதினெட்டாவது	3.20
பத்தொன்பதாவது	3.20
இருபதாவது	3.20
இருபத்தொன்றாவது	3.50
இருபத்திரெண்டாவது	3.50
இருபத்தி மூன்றாவது	3.50

(ஒரு நிலை என்பது தோராயமாக இரண்டு கிலோ மீட்டர்களாகும்).

குறிப்பிட்ட நிறுத்தங்களில் மட்டும் நிறுத்தப்படும் பேருந்துகள் எங்கெங்கு ஓடுகின்றனவோ, அவைகளுக்கு மேலே கொடுக்கப்பட்டுள்ள அட்டவணையில் காட்டப்பட்ட கட்டணங்களுக்கு மேல் இருபது காசுகள் நிர்ணயிக்கப்படுகிறது.

1995 ஏப்ரல் 10]

இணைப்பு - 3

ஆட்டோ ரிக்ஷா மற்றும் வாடகைக் கார்களைப் பொருத்த வரையில் கட்டண வீதங்கள் 20-7-1993 முதல் பின்வருமாறு :

சமவெளிச் சாலைகளில் மலைச் சாலைகளில்	
கட்டண வீதம்.	கட்டண வீதம்.
ரூ. பை.	ரூ. பை.
ஆட்டோ ரிக்ஷா :	
குறைந்த அளவுக் கட்டணம்	5.00 6.00
ஒவ்வொரு கி.மீ. தூரத்திற்கும்	2.50 3.00
காத்திருப்புக் கட்டணம்	ஒவ்வொரு 10 நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள்.
வாடகை கார்கள் : (சாதாரணம்)	
குறைந்த அளவுக் கட்டணம்	10.00 12.00
ஒவ்வொரு கி.மீ தூரத்திற்கும்	5.00 6.00
காத்திருப்புக் கட்டணம்	ஒவ்வொரு 5 நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள்.
இரவுநேரப் பணிகள் :	
இரவு 10.00 மணியிலிருந்து அதிகாலை 5.00 மணி வரையில் ஓடும் ஆட்டோரிக்ஷாக்களுக்கும், வாடகைக் கார்களுக்கும் மேற்படி வீதங்களில் 25 சதவீதம் கூடுதல் கட்டணம் வசூலிக்கப்படலாம். பின்னமாக வரும் தொகை அடுத்த 10 காசுக்கு முழுமையாக்கப்படலாம்.	
சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள் :	
இயக்கச் செலவு உட்பட	
வாடகைக் கட்டணங்கள் :	

சமவெளியில் மலைச் சாலையில்
(கி.மீட்டர் ஒன்றுக்கு)

	ரூ. பை.	ரூ. பை.
இருக்கையின் எண்ணிக்கை (மொத்தத்தில் 6 பேர்)	1.70	2.30
இருக்கையின் எண்ணிக்கை (மொத்தத்தில் 7 பேர்)	1.75	2.40

[1995 ஏப்ரல் 10]

சமவெளியில் மலைச் சாலையில்
(கி.மீட்டர் ஒன்றுக்கு)

22 பரித்திறனும் அதற்கு மேல்
அதிகத்திறன் கொண்ட பெரிய
அளவிலான சுற்றுலா வாடகைக்
கார்கள்.

3.50

4.15

காத்திருப்புக் கட்டணங்கள்.

நாள் ஒன்றுக்கு உயரளவு ரூ. 18
என்ற நிபந்தனைக்கு உட்பட்டு
மணிக்கு ரூ. 2

இரவு தங்குதல்.

இரவு ஒன்றுக்கு ரூ. 15

சீர்வளிச் சாதனம் பொருத்தப்பட்டுள்ள வண்டிகளின் சாதனம்
பயன்படுத்தப்பட்டால் மேற்சொன்ன கட்டண வீதங்களில் 15 சதவீதத்
தொகையைக் கூடுதல் கட்டணமாக வசூலிக்கலாம்.

இயக்கச் செலவு நீங்கலாக வாடகைக் கட்டணங்கள் :

(அ) 22 பரித்திறனுக்கும் குறைவான திறன் கொண்ட நடுத்தர சுற்றுலா
வாடகைக் கார்கள்.

ரூபாய்

(1) 12 மணி நேரமும் அதற்குக் குறைவாகவும் . 45

(2) 12 மணி நேரத்திற்கு மேற்பட்டு 24 மணி நேரம்
வரையில் 90

(ஆ) 22 பரித்திறனும் இதற்கு அதிகமான திறனும்
உடைய பெரிய அளவிலான சுற்றுலா வாடகைக்
கார்கள்.

(1) 12 மணி நேரமும் அதற்குக் குறைவாகவும் 60

(2) 12 மணி நேரத்திற்கும் மேற்பட்டு 24 மணி
நேரம் வரையில் 120

1995 ஏப்ரல் 10]

இணைப்பு - 4

1-4-1994 முதல் மோட்டார் வண்டி வகைகளுக்கான வரி வீதங்கள்.

போக்குவரத்து வண்டிகள்	காலாண்டு வரி ரூபாய்
(1)	(2)
1. சரக்கு வண்டிகள் :	
(அ) சுமை ஏற்றப்பட்ட நிலையில் 3,000 கி.கிராம் எடைக்கு மேற்படாத சரக்கு வண்டிகளுக்கு	545
(ஆ) சுமை ஏற்றப்பட்ட நிலையில் 3,000 கி.கிராம் எடைக்கு அதிகமாகவும் ஆனால் 5,500 கி.கிராம் எடைக்கு மிகாத சரக்கு வண்டிகளுக்கு	885
(இ) சுமை ஏற்றப்பட்ட நிலையில் 5,500 கி.கிராம் எடைக்கு அதிகமாகவும் ஆனால் 9,000 கி.கிராம் எடைக்கு மிகாத சரக்கு வண்டிகளுக்கு	1,355
(ஈ) சுமை ஏற்றப்பட்ட நிலையில் 9,000 கி.கிராம் எடைக்கு அதிகமாகவும் ஆனால் 12,000 கி.கிராம் எடைக்கு மிகாத சரக்கு வண்டிகளுக்கு	1,775
(உ) சுமை ஏற்றப்பட்ட நிலையில் 12,000 கி.கிராம் எடைக்கு அதிகமாகவும் ஆனால் 13,000 கி.கிராம் எடைக்கு மிகாத சரக்கு வண்டிகளுக்கு	1,930
(ஊ) சுமை ஏற்றப்பட்ட நிலையில் 13,000 கி.கிராம் எடைக்கு அதிகமாகவும் ஆனால் 15,000 கி.கிராம் எடைக்கு மிகாத சரக்கு வண்டிகளுக்கு	2,300
(எ) சுமை ஏற்றப்பட்ட நிலையில் 15,000 கி.கிராம் எடைக்கு மேற்படுகின்ற சரக்கு வண்டிகளுக்கு	2,300

(சுமை ஏற்றப்பட்ட நிலையில் 15,000 கி.கிராம் எடைக்கு அதிகமாகும் ஒவ்வொரு 250 கி.கிராம் எடைக்கு அல்லது அதன் பகுதிக்கு 50 ரூபாய் வீதம் கூடுதல் வரி)

[1995 ஏப்ரல் 10]

போக்குவரத்து வண்டிகள்

காலாண்டு வரி

(1)

ரூபாய்

(2)

2. ஒப்பந்த ஊர்திகள் :

(அ) ஆட்டோ ரிக்ஷா - காலாண்டுக்கு	60
(ஆ) வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் - காலாண்டுக்கு	150
(இ) சுற்றுலா வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் - காலாண்டுக்கு	200
(ஈ) பெரிய வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் - காலாண்டுக்கு ஒரு இருக்கைக்கு	150
(உ) தனியார் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் காலாண்டுக்கு ஒரு இருக்கைக்கு	1000

3. பயணிப் பேருந்துகள் :

(அ) சென்னை பெருநகரப் பகுதிக்குள் மட்டும் ஓடும் பேருந்துகள் காலாண்டுக்கு ஒரு இருக்கைக்கு	60
(ஆ) நகரப் பேருந்துகள் - காலாண்டுக்கு ஒரு இருக்கைக்கு	ரூ. 275+10 சதவீதம் நி.பே.
(இ) வெளியூர் பேருந்துகள் - காலாண்டுக்கு ஒரு இருக்கைக்கு	ரூ. 360+25 சதவீதம் நி.பே.
(ஈ) விரைவுப் பேருந்துகள் - காலாண்டுக்கு ஒரு இருக்கைக்கு	ரூ. 360+25 சதவீதம் நி.பே.

1995 ஏப்ரல் 10]

போக்குவரத்து வண்டிகள்

காலாண்டு வரி

ரூபாய்

(1)

(2)

4. தனியார் போக்குவரத்து வண்டிகள் :

(அ) தனியார் போக்குவரத்து வண்டிகள் காலாண்டுக்கு ஒரு இருக்கைக்கு	50
(ஆ) கல்வி நிலையங்களுக்குச் சொந்தமான, அனுமதி தேவையில்லாத தனியார் போக்குவரத்து வண்டிகள் சுமையற்ற நிலையில் 3000 கி.கிராம் மேல் எடை கொண்டவை	2,000
	ஆண்டொன்றிற்கு
(இ) கல்வி நிலையங்களுக்குச் சொந்தமான வண்டிகள் (கல்வி நிலையங்களின் பஸ்) காலாண்டுக்கு	500

5. போக்குவரத்து அல்லாத பிற வண்டிகள் :

ஆண்டு வரி
ரூபாயில்.

(அ) இணைப்பு வண்டி அல்லது பக்க வண்டியுடன் கூடிய அல்லது அவை அல்லாத 50 சி.சி-க்கு மேற்பட்டு ஆனால் 75 சி.சி-க்கு மேற்படாத மோட்டார் சைக்கிள்கள்	125
(ஆ) இணைப்பு வண்டி அல்லது பக்க வண்டியுடன் கூடிய அல்லது அவை அல்லாத 75 சி.சி-க்கு மேற்பட்டும் ஆனால் 170 சி.சி-க்கு மேற்படாத மோட்டார் சைக்கிள்கள்	180
(இ) இணைப்பு வண்டி அல்லது பக்க வண்டியுடன் கூடிய அல்லது அவை அல்லாத 170 சி.சி-க்கு மேற்பட்ட மோட்டார் சைக்கிள்கள்	210
(ஈ) சுமை ஏற்றப்பட்ட எடை அளவைப் பொருட்படுத்தாமல் ஆறுதுளைக் கருவிகள் மின் ஆக்கிகள் அல்லது அழுத்தும் கருவிகள் போன்ற சாதனங்கள் பொருத்தப்பட்ட ஊர்திகள் அல்லது இழுவைகள்	2,500

(1-4-1989 முதல் இரண்டு சக்கர மோட்டார் வண்டிகளுக்கு
ஆயுட்கால வரி கட்டாயமாக்கப்பட்டுள்ளது).

[1995 ஏப்ரல் 10]

6. மோட்டார் வண்டிகள் ஜீப் வண்டிகள் முதலியன :

(1)	ஆண்டு வரி		
	இந்தியாவில் தயாரான வண்டிகள்		
	இறக்குமதி செய்யப்பட்ட வண்டிகள்	தனி நபருக்கு சொந்தமானவை	மற்றவருக்கு சொந்தமானவை
(2)	(3)	(4)	(5)
(அ) சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 700 கி.கிராம் எடைக்கு மேற்படாதவை	1,500	500	1,000
(ஆ) சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 700 கி.கிராம் எடைக்கு அதிகமாக ஆனால் 1,500 கி.கிராம் எடைக்கு மேற்படாதவை	1,950	650	1,300
(இ) சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 1,500 கி.கி. எடைக்கு அதிகமாக ஆனால் 2,000 கி.கிராம் எடைக்கு மேற்படாதவை	2,250	750	1,500
(ஈ) சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 2,000 கி.கிராம் எடைக்கு அதிகமாக ஆனால் 3,000 கி.கிராம் எடைக்கு மேற்படாதவை	2,400	800	1,600
(உ) மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் தனியார் போக்குவரத்து வண்டி அனுமதி தேவைப்படாத வாகனங்களை பொறுத்த மட்டில் சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 3,000 கி.கிராம் எடைக்கு அதிகமாக உள்ளவை	2,700	900	1,800
7. ஊனமுற்றோருக்கு வடிவமைக்கப்பட்ட ஊர்திகள்	ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 32		